VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 125)
z dnia 20 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 125)

20 marca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, podczas posiedzenia wyjazdowego na Lotnisku Chopina w Warszawie, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– prezentacja wyników finansowych za 2011 rok oraz wstępnych wyników za 2012 r.,

– prezentacja systemu opłat lotniskowych,

– prezentacja działań zespołu „HUB”,

– prezentacja Inwestycji Chopin Airport City,

– prezentacja Raportu CSP,

– dyskusja panelowa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Michał Marzec** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięła pracowniczka Kancelarii Sejmu **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Chciałbym podziękować panu dyrektorowi Marcowi wraz z całym zespołem za to, że zgodził się na organizację naszego dzisiejszego spotkania w tej formie. Mamy przez okno widok na inwestycje i na cały port lotniczy. Myślę, że nasze prezydium i panie oraz panowie posłowie nie mieliby nic przeciwko temu, aby porządek dzienny tego posiedzenia przedstawił pan dyrektor Marzec i powiedział, w jaki sposób chce nam przybliżyć sytuację firmy. Myślę, że tradycyjnie uda nam się procedować bardzo sprawnie i obyśmy jak najwięcej wynieśli z uczestnictwa w tym posiedzeniu – oczywiście chodzi mi o wiedzę i informacje. Proszę bardzo.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia państwu na lotnisku tego, czym zajmuje się nasza firma. Jesteśmy największą zarządzającą lotniskami firmą w Polsce i prowadzimy dość intensywną politykę inwestycyjną. Zarabiamy na siebie i mamy dość ambitne plany. Mamy się czym pochwalić, jeśli chodzi o przeszłość, ale również z optymizmem patrzymy w przyszłość. Staramy się nadążać a nawet wyprzedzać niektóre trendy światowe, jeśli chodzi o całokształt zarządzania lotniskami.

Jeżeli mógłbym zaproponować, to przedstawimy (mam nadzieję sprawnie i krótko) informacje o firmie, zaczynając od jej finansów. Dysponujemy już wstępnymi wynikami za 2012 rok i jesteśmy po audycie. Krótko przedstawimy naszą działalność handlową czyli to, jak kreujemy politykę opłat lotniskowych, współpracujemy z przewoźnikami i naszym głównym partnerem na lotnisku. Po raz pierwszy przygotowaliśmy raport odpowiedzialności finansowej dla LOT w zeszłym roku. To jest coraz bardziej powszechny

trend w dużych firmach a szczególnie w tych, które mają znaczny wpływ na wielu mieszkańców i duży teren. Opowiemy również na temat sztandarowych oraz przyszłościowej inwestycji. Jednym z jej celów jest zapewnienie dodatkowych źródeł przychodów, umożliwiających obniżanie opłat lotniskowych.

Jeżeli państwo uznają to za potrzebne, możemy później przystąpić do dyskusji a następnie przewidziany jest czas na wycieczkę po lotnisku w sposób zorganizowany, autokarem. Osoby zainteresowane wycieczką prosimy o zgłoszenie tego naszym organizatorom. W międzyczasie przewidujemy krótką przerwę na lunch w hotelu, na parterze. To tyle, jeśli chodzi o program spotkania. Panie przewodniczący, czy mogę oddać głos osobom przedstawiającym prezentacje?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Aby formalnościom stało się zadość muszę zapytać, czy panie i panowie posłowie mają uwagi do porządku posiedzenia, który został zaproponowany przez pana dyrektora? Nie ma uwag, oddaję głos panu dyrektorowi.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Dziękuję bardzo. Rozpoczniemy od prezentacji wyników finansowych za 2011 rok oraz wstępnych wyników za 2012 rok. Poproszę o przedstawienie tych wyników dyrektora Pionu Finansowego PPL Michała Nowotnego, proszę bardzo.

Dyrektor Pionu Finansowego P.P. „Porty Lotnicze" Michał Nowotny:

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Szanowni panie i panowie posłowie, mam dużą przyjemność zaprezentować państwu wyniki za rok 2012. Tak jak powiedział szef, to wstępne wyniki, ponieważ nie mamy jeszcze opinii podpisanej przez biegłego rewidenta. Poczyniliśmy wszelkie starania, aby do tego doszło. Jeśli chodzi o rok 2012, to zanim przejdę do danych szczegółowych dotyczących naszego przedsiębiorstwa, to pozwolą państwo, iż przedstawię informacje na temat sytuacji makroekonomicznej, w której przyszło nam prowadzić działalność gospodarczą.

Według raportu IATA, stowarzyszenia tradycyjnych linii lotniczych, rok 2012 nie był najgorszy dla linii lotniczych w ujęciu globalnym. Jeśli chodzi o liczbę obsłużonych pasażerów to wzrosła ona w stosunku do 2011 roku o 5,3%. Wynik finansowy netto w ujęciu globalnym osiągnął wartość niemalże 7 mld dolarów. Problem jest taki, że te pozytywne tendencje dotyczyły przede wszystkim regionów Ameryki Północnej, Azji, Pacyfiku i Bliskiego Wschodu. Niestety, ominęły Europę. Wiedzą państwo doskonale, że branża lotnicza bardzo mocno skorelowana jest z koniunkturą gospodarczą. Europa, która znajduje się w sytuacji stagnacyjnej, jeśli nie recesyjnej, niestety, nie pozwala zarabiać europejskim liniom lotniczym. Rok 2012 zamkną one na poziomie bilansu bliskiego zeru.

Drodzy państwo, jeśli chodzi o rok 2012 na naszym podwórku krajowym, to według mnie ma on dwa podstawowe oblicza. Jeśli chodzi o porty lotnicze, to oblicze jest pozytywne, bo udało się nam obsłużyć rekordową liczbę pasażerów – 24,5 mln czyli o 13% więcej niż w roku 2011. Pomogło nam również Euro czyli czynnik incydentalny. Wiemy bardzo dobrze, że lotniska były główną „bramą wjazdową" do kraju, jeśli chodzi o odwiedziny kibiców. Z punktu widzenia infrastruktury lotniskowej, jej wartości i nowych projektów rok 2012 – nie zawaham się użyć tego sformułowania – był bezprecedensowy w historii z uwagi na fakt, iż oddaliśmy do użytku dwa nowe lotniska. Jedno z nich znajduje się w Modlinie – oddane w lipcu 2012 roku, drugie w Lublinie – w grudniu 2012 roku. Oddaliśmy do użytku również szereg nowoczesnych budynków terminalowych w innych lokalizacjach – w Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Rzeszowie.

Jeśli chodzi o drugie oblicze roku 2012 to nie jest tajemnicą, że nasz flagowy przewoźnik czyli LOT ma duże problemy finansowe. W grudniu 2012 roku wystąpił z prośbą do Ministra Skarbu Państwa o udzielenie mu pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa. Ta pomoc została LOT udzielona, aczkolwiek pozycja finansowa naszego narodowego przewoźnika jest dla nas przedmiotem dużej troski, również w kontekście budowanej wspólnie z LOT strategii hub na lotnisku w Warszawie.

Drodzy państwo, przechodząc do danych bezpośrednio dotyczących Lotniska Chopina chciałem państwu powiedzieć, że pomimo uruchomienia lotniska w Modlinie (o czym mówiłem wcześniej), które w trakcie pięciu miesięcy swego funkcjonowania przewiozło

ponad 850 tys. pasażerów, udało nam się osiągnąć rekordową liczbę pasażerów na lotnisku w Warszawie – ponad 9,5 mln osób. To o 2,7% więcej niż w roku 2011. Równocześnie, co ciekawe, liczba operacji w stosunku do roku 2011 spadła niemalże o 2%. Wynika to ze struktury lotów, które operują na naszym lotnisku, a także wzrostu efektywności i wypełnienia samolotów, które korzystają z naszego lotniska. Oczywiście nas to cieszy. Zwracam uwagę, że pierwsze miesiące roku, do czerwca 2012, czyli do czasu uruchomienia Modlina, były rekordowe, jeśli chodzi o liczbę obsłużonych pasażerów w historii lotniska.

Drodzy państwo, przechodząc do analizy konkretnych wyników firmy, jak państwo widzą, przychody wzrosły nam nieznacznie, bo zaledwie o 7,4 mln zł, czyli niewiele ponad 1% w stosunku do roku 2011. Na kształt przychodów miały wpływ trzy podstawowe czynniki: wspomniane przeze mnie uruchomienie Modlina oraz modernizacja terminalu nr 1 rozpoczęta we wrześniu 2012 roku (mają państwo możliwość obserwowania prac za oknem). Modernizacja terminalu spowodowała, że część powierzchni konferencyjnych, które wynajmowaliśmy, musieliśmy zamknąć na czas przebudowy.

Jeśli chodzi o dane kosztowe, to koszty wzrosły w 2012 roku o 37,5 mln zł, czyli niemalże o 7%. Pragnę jednak podkreślić, iż znaczna część wzrostu kosztów wynikała z czynników od nas niezależnych. W roku 2012 musieliśmy przejąć kontrolę bezpieczeństwa od straży granicznej. Spowodowało to wzrost kosztów osobowych. Pragnę podkreślić, że aby przygotować się do tego działania musieliśmy zatrudnić ponad dwustu wartowników, przeszkolić ich, wyposażyć w stosowne umundurowanie oraz sprzęt. Spowodowało to, że koszty osobowe wzrosły. Chciałbym zwrócić również uwagę na fakt, iż zatrudnienie dodatkowych dwustu osób w firmie, to 10% większa obsada personalna w stosunku do okresu przed wprowadzeniem obowiązku ustawowego.

Szanowni państwo, pociągnęło to za sobą fakt, iż wynik finansowy naszej firmy w ramach sprzedaży, czyli działalności podstawowej w stosunku do roku 2011 spadł o 30 mln zł, czyli niemalże o 30%. Wynik netto, czyli ten do podziału, spadł o 4,1%... Różnica pomiędzy obydwoma wynikami jest rezultatem rozwiązania części rezerw i odpisów, które wiązaliśmy w latach ubiegłych z tytułu naszego sporu z konsorcjum. Tak, jak powiedział pan dyrektor Marzec, w 2012 roku kontynuowaliśmy nasze strategiczne inwestycje. Powiem tylko kilka słów na ten temat. Rozpoczęliśmy najważniejszą dla nas, jeśli chodzi o wartość i przepustowość inwestycję, związaną z modernizacją terminalu. Modernizowaliśmy również salony *executive lounge* oraz salony VIP w terminalu A. Obserwujemy bardzo duży popyt i zainteresowanie ze strony ruchu biznesowego, który jest niezwykle istotny dla naszego lotniska, poza standardową obsługą pasażerską – bardzo cieszymy się z tego powodu.

Drodzy państwo, uczestniczyliśmy również w realizacji dokończenia budowy stacji kolejowej. To sprawa bardzo medialna. Odpowiedzialni byliśmy głównie za łącznik pomiędzy stacją i terminalem. Wykonaliśmy go dużo wcześniej. Wspomagaliśmy intensywnie naszych kolegów kolejarzy, aby ukończyli inwestycje jeszcze przed Euro, bowiem to połączenie kolejowe jest bardzo istotne dla przepustowości lotniska, jeśli chodzi o skomunikowanie i przewiezienie kibiców z lotniska na stadion.

Budowa hangaru dla samolotów kodu C oraz budowa hotelu na parkingu P2 to kolejne istotne i strategiczne dla nas inwestycje. Opieramy się na założeniu, że należy rozwijać swoją działalność pozalotniczą, aby mieć niezależne od koniunktury lotniczej źródła finansowania rozwoju firmy. Dzięki nim nie będziemy musieli obciążać kosztami linii lotniczych i nie będziemy musieli podnosić opłat taryfowych. To niezwykle istotne dla nas, ale również dla firm lotniczych operujących na terenie naszego lotniska.

Szanowni państwo, kolejne lata będą czasem intensywnej realizacji omówionych inwestycji. Do realizowanych obecnie inwestycji dołączy jeszcze modernizacja pola wzlotów, którą organizujemy oraz modernizacja najdłuższej drogi startowej DS3. Przypomnę, iż w 2010 roku zmodernizowaliśmy naszą drogę startową nr 1. Budujemy również kolejowy front spustowy na linii kolei radomskiej. Zmieni on sposób transportu i dostarczania paliwa lotniczego na Lotnisko Chopina. Zależy nam bardzo na tym projekcie, ponieważ stworzyliśmy już warunki do zaistnienia konkurencji na naszym lotnisku. Spowodowało to już teraz obniżenie cen paliwa dla naszego portu. To zawsze była dla nas bolączką

i problemem strategicznym – ceny paliwa na Lotnisku Chopina uważane były za jedne z najwyższych w Europie. Powodowało to, że czasami mieliśmy problem, aby zachęcić linie lotnicze do rozpoczęcia działalności komercyjnej na naszym lotnisku.

Ten kolejowy front spustowy pozwoli nam na stworzenie jeszcze lepszych warunków do tego, aby konkurencja również mogła korzystać z transportu kolejowego, który jest znacznie tańszy niż kołowy, jeśli chodzi o dostarczanie paliwa na Lotnisko Chopina. Poprawimy również elementy operacyjne związane funkcjonowaniem lotniska. Obecnie paliwo koleją dostarczane jest tylko do spółki Petrolot. Bocznica kolejowa przechodzi przez dwa duże ronda ruchliwych ulic, co powoduje problemy w ruchu a także różnego rodzaju incydenty. Nie muszę państwu tłumaczyć, że tego rodzaju incydenty i wypadki z cysternami z paliwem nie są niczym pożądanym, szczególnie w środku miasta i niedaleko portu lotniczego.

Drodzy państwo, krótko opowiem na temat źródeł finansowania naszego rozwoju. Prowadzimy budowę i realizujemy przedsięwzięcia finansując je ze środków własnych i unijnych. Korzystamy również z zewnętrznych źródeł finansowania w postaci obligacji. W 2010 i 2011 roku udało nam się podpisać dwie umowy z bankiem Nordea, który wyemitował dla nas dwa programy obligacyjne. Chciałbym przy okazji omawiania tego pochwalić się państwu, iż uzyskane przez nas warunki są bardzo dobre. Zostały nawet dostrzeżone przez londyńską instytucję, która nazywa się Emery Finance. Miałem przyjemność odbierać nagrodę w imieniu naszej firmy w Londynie za najlepsze finansowanie dla infrastruktury w Europie Centralnej i Wschodniej. Niezwykle miło było mi stanąć na podium wraz z przedstawicielami najznakomitszych instytucji finansowych w Europie i na świecie oraz dużych firm, które dostrzeżono w realizacji innych projektów.

Szanowni państwo, komponent unijny jest powodem do dumy. W 2008 roku Komisja Europejska uznała, że skoro jesteśmy portem lotniczym zbliżającym się do 10 mln pasażerów nie powinniśmy uzyskiwać żadnych pieniędzy z UE z uwagi na fakt, iż komercyjnie jesteśmy w stanie zarabiać na własne przedsięwzięcia. Udało się nam w Brukseli wynegocjować od Komisji możliwość skorzystania z programów przewidzianych dla Polski. Intensywność pomocy publicznej przewidziana dla Polski jest na najniższym poziomie w kraju, ale jest tożsama dla Mazowsza i wynosi 30%. Udaje nam się bardzo dobrze absorbować środki unijne i wydajemy je na niezwykle pożyteczne dla nas przedsięwzięcia. Udało nam się zakupić dziesięć zestawów do zimowego utrzymania lotniska oraz jedną zraszarkę. To niezwykle istotny projekt i jesteśmy z niego dumni. Dzięki niemu jesteśmy jednym z najlepiej radzących sobie z efektami zimy lotnisk w Europie. Skróciliśmy czas odśnieżania drogi startowej. Wcześniej, aby odśnieżyć jedną drogę startową potrzebne były dwa przejazdy kolumny tych wozów. Teraz wystarczy tylko jeden przejazd. Ponad dwukrotnie skróciliśmy czas odśnieżania, co jest niezwykle istotne dla linii lotniczych, które dzięki temu samoloty nie muszą kołować nad lotniskiem i czekać na możliwość wylądowania. Znacznie zwiększa to przepustowość naszego portu.

Zakupiliśmy również dwa wozy bojowe lotniskowej Straży Pożarnej, które dość znacznie wspomagają potencjał tej formacji. Powodem do dumy jest fakt – co prawda było to w 2009 roku, ale kończyliśmy prace w 2012 roku – udało nam się wygrać konkurując z sześcioma innymi projektami europejskimi w konkursie organizowanym przez agencję TEN-T, która postanowiła nam przyznać grant na realizację projektów rozwojowych i studialnych. Udało nam się przygotować kilkanaście tego typu projektów. Jednym z najistotniejszych, który udało się nam sfinansować z tego grantu była budowa strategii i planu generalnego dla naszego lotniska.

Drodzy państwo, drobna kwota, ale staramy się pozyskiwać pieniądze wszędzie, pozyskaliśmy grant z RPO województwa mazowieckiego na targach Routes. Dla nas to bardzo istotny element promocji – prezentujemy tam ofertę naszego lotniska, ale również naszego kraju, przyciągając do nas turystów i linie lotnicze. Największych środków przy realizacji trzech podstawowych zadań (modernizacji terminalu, drogi startowej nr 3 oraz kolejowego frontu spustowego) w kwocie 140 mln zł spodziewamy się w 2014 r. i 2015 r., gdy – zgodnie z perspektywą unijną, która zakończy się w 2015 roku – będziemy rozliczani. Dziękuję serdecznie za państwa uwagę.

Dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina Piotr Nalej:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo od razu płynnie przejdę do omówienia kwestii handlowych. Nazywam się Piotr Nalej i jestem dyrektorem Biura Handlowego Portu Lotniczego w Warszawie. Dziś chciałbym opowiedzieć o tym, o czym powiedział już trochę pan dyrektor Nowotny – o kwestiach ruchu lotniczego oraz o tym, jak wyglądają nasze wyniki. Następnie odniosę się do kwestii opłat lotniskowych, aby państwo wyszli stąd z wiedzą, jakie są koszty operowania na Lotnisku Chopina. Chciałbym również opowiedzieć trochę o współpracy z klientami oraz jak ją kształtujemy. Trochę również opowiem o działalności pozalotniczej. Przedstawię także informację dotyczącą dwuletniej współpracy z LOT na temat projektu budowania hubu lotniczego w Warszawie.

Tak przedstawia się ubiegły rok, jeśli chodzi o przewozy lotnicze w naszym kraju. Nasze lotnisko stanowi w chwili obecnej 38,7% udziału. Ten udział maleje z roku na rok. Jest coraz mniejszy, nie dlatego że ruch na lotnisku w Warszawie maleje, ale dlatego, że rośnie ogólny poziom ruchu w Polsce. Cieszymy się z tego, bo im więcej pasażerów jest przewożonych w całej Polsce, tym więcej osób również my przewozimy. Jeśli chodzi o ruch pasażerski, to wzrósł on w ubiegłym roku o 2,7%. Liczba, którą zamknęliśmy rok to 9600 tys. osób…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dzień dobry.

Dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina Piotr Nalej:

Witam pana ministra. Przechodząc płynnie do kolejnej kwestii, na grafie jest narysowane, kto korzysta z naszego lotniska. Najwięcej pasażerów lata z naszym narodowym przewoźnikiem – ponad 4,5 mln. Wśród dziesięciu największych przewoźników znajdują się: Wizz Air, Lufthansa, Air France, w minionym roku również OLT Express. Najpopularniejsze kierunki, czyli gdzie latamy – jak państwo widzą na wykresie, od lat są to Londyn, Paryż, Frankfurt, Gdańsk i Wrocław, a więc również lotniska krajowe. Jeśli chodzi o ruch czarterowy, który jest drugim filarem, na którym nasze lotnisko buduje obrót…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ale dlaczego nie widnieje tu Gdańsk?

Dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina Piotr Nalej:

Gdańsk jest na czwartym miejscu. Jeśli chodzi o polskie lotniska, to również Kraków jest w pierwszej dziesiątce. Cieszymy się z tych wyników. Jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie w ruchu czarterowym tacy przewoźnicy jak Enter Air, Travel Service, Small Planet najczęściej przewożą Polaków na wakacje do Antalyi, Hurghady, Sharm el Sheikh, Tel Avivu, Fuerteventury. Te kierunki najbardziej preferujemy.

Drodzy państwo, teraz powiem kilka słów na temat *cargo*. Rośnie ono powoli, ale rokrocznie. W ubiegłym roku przewieziono 62 tys. ton. Najwięcej *cargo* w tzw. zasobniku pod samolotem, czyli w strefie pod pasażerami, przewozi LOT. Najwięcej wcale nie przewozi UPS i inne firmy stricte *cargowe*. To *cargo*, które charakteryzuje nasz port lotniczy lata wraz z pasażerami w dolnej części samolotu.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

A jakie towary się wozi?

Dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina Piotr Nalej:

Wozimy wszystko, łącznie ze świeżymi rybami i owocami morza, nie mówiąc już o zwierzętach itp. Głównie jednak przewozi się pocztę i paczki szybkie. *Cargo* jest dla nas pewnego rodzaju papierkiem lakmusowym, który pokazuje sytuację biznesu na świecie. Podczas kryzysu ekonomicznego w 2008 roku odwiedził nas UPS i poinformował, że zaczyna źle się dziać, bo paczki przestają być transportowane samolotami. Nie odczuwaliśmy tego wtedy, byli pasażerowie i paczki. Trzy miesiące później było widać, co się dzieje i kryzys był bardzo dotkliwy. Dokładnie tak samo było z wyjściem z sytuacji…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

A co teraz dzieje się z paczkami?

Dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina Piotr Nalej:

Kilka miesięcy temu paczki przestały latać samolotami, panie ministrze, to smutna informacja, ale ostatnio sytuacja się ustabilizowała. Paczki znów latają samolotami i ten trend się utrzymuje.

Drodzy państwo, dokąd latamy i jak często? Dysponujemy sześćdziesięcioma dwoma połączeniami w ramach dwudziestu pięciu przewoźników. Latamy głównie w Europie i w kraju. Mamy dwudziestu dwóch przewoźników tradycyjnych i trzech przewoźników niskokosztowych. Kwestia opłat lotniskowych jest istotna i chciałbym ją w dniu dzisiejszym państwu przedstawić. Istnieje portal internetowy porównujący opłaty lotniskowe na całym świecie. To jedyne źródło, dzięki któremu na co dzień możemy porównać opłaty w ponad tysiącu portów lotniczych i u ponad stu przewoźników na świecie. Na portalu, po wpisaniu danej linii lotniczej i samolotu, którym ona operuje, w bardzo dokładny sposób wyliczane są koszty operowania danego portu lotniczego. To, co państwo widzą, to określony typ samolotu – to Boeing 767-300. Tu pokazane są koszty w euro jednej operacji tego samolotu na lotnisku. Pomiędzy Londynem a Warszawą różnica jest dość duża. Zwracam również uwagę, iż porównujemy „jabłko do jabłka", czyli porty znajdujące się w stolicach i podlegające tego samego rodzaju regulacjom unijnym jak my w kwestii opłat lotniskowych. Jeśli chodzi o porty, z którymi głównie konkurujemy – Pragą i Budapesztem, Wiedniem oraz Berlinem – to nasza pozycja jest obecnie na bardzo dobrym poziomie.

To samo dotyczy również samolotów 737 czyli tych, które bardzo często korzystają z naszego lotniska. To samoloty, z których korzystają przewoźnicy niskokosztowi. Chodzi o Airbusy 737 oraz 320. Najbardziej popularne samoloty na naszym lotnisku należą do naszego przewoźnika flagowego. Są to Embraer 170 oraz Embraer 190. To jest opłata za całą operację lotniczą. Co się stanie, gdy podzielimy ją na pasażerów, którzy uczestniczą w tej operacji? Oto średni koszt, jaki ponosi przewoźnik w związku z tym, że w jego samolocie zakładając średnie 80% wypełnienie znajdują się pasażerowie. To koszt tamtej operacji podzielony przez wypełnienie na poziomie 80% w samolocie każdego przewoźnika. Jeżeli dajemy zniżki lub chcemy wydawać pieniądze na promocję danych połączeń, to wydawane są one tylko w celu budowania wzrostu naszego biznesu. Wszystkie mechanizmy, które stosujemy, jeśli chodzi o rozwój naszego rynku w Warszawie polegają na tym, że przewoźnik wypracowuje sobie poprzez większą liczbę operacji i pasażerów większą zniżkę. Nie ma na naszym lotnisku systemu, który jest dotowaniem dla samego dotowania. Coś takiego nie istnieje. Od roku 2009 udało nam się zainwestować 55 mln zł w zniżkach – to kwota, której firma nie zarobiła, ale inwestując przekształciła w wypracowanie określonego obrotu. W 2012 roku było to 16,6 mln zł.

Jak wygląda nasza współpraca z klientami? Tu widzą państwo przykłady różnego rodzaju aktywności we współpracy z touroperatorami, przewoźnikami czarterowymi, liniami niskokosztowymi oraz przewoźnikami tradycyjnymi. Tego jest bardzo dużo. Na bilboardach są promocje, a w telewizji spoty reklamowe zachęcające do latania z Lotniska Chopina. To dodatkowa działalność marketingowa, którą prowadzimy wraz z przewoźnikami i touroperatorami. Przygotowujemy i udostępniamy na potrzeby różnego rodzaju spotkań, konferencji i promowania naszego lotniska bardzo dużą liczbę materiałów reklamowych, które „sprzedają" nasze lotnisko na świecie. To jest bardzo potrzebne. Dostrzegamy przy rozmowach z przewoźnikami na świecie, że budowanie świadomości na temat Warszawy i naszego kraju jako miejsca, gdzie można przyjechać na wakacje, do pracy, na spotkanie biznesowe jest sprawą kluczową.

Naszą działalność doceniono i w przeciągu dwóch ostatnich lat zostaliśmy nagrodzeni przez organizację wspierającą rozwój nowych połączeń na świecie, która organizuje tego typu konferencje – nowe połączenia, nowe trasy, czyli New Routes. Zostaliśmy wyróżnieni nagrodą Highly Commended za działania marketingowe. Jesteśmy portem rekomendowanym z tytułu tego, jak wygląda nasza aktywność na tle innych europejskich portów. Doceniono w sposób wymierny naszą ciężką pracę w trakcie ostatnich dwóch lat.

Na działalność pozalotniczą, tak jak mówił pan dyrektor Nowotny, skądś trzeba brać pieniądze, aby móc je reinwestować na rozwój ruchu lotniczego. Pojawia się szereg różnego rodzaju aktywności, w ramach których zarabiamy pieniądze na terenie lotniska,

terminalu. To miejsca, w których wiele firm pragnie się reklamować i uważa je za prestiżowe. Dzięki temu pozyskujemy dodatkowe środki, które możemy następnie reinwestować, aby rozwijać ruch lotniczy i mieć środki na współpracę z przewoźnikami. To pewnego rodzaju naczynia połączone.

Jak oceniają nasze lotnisko pasażerowie? Oto wyniki badań, które przeprowadzamy od kilku lat. To badania stałe, co miesiąc przepytujemy określoną grupę przypadkowych pasażerów. Badania są reprezentatywne, wiemy o naszym statystycznym pasażerze praktycznie wszystko. Przepytujemy 24 tys. osób rocznie. Kwestionariusze są bardzo złożone i obszerne, nie mogę zaprezentować państwu pełnych wyników, bo nie starczyłoby nam czasu. Istotne fakty – 90% pasażerów ocenia nasze lotnisko jako bardzo dobre, bądź dobre. To bardzo pozytywna ocena. Jeśli chodzi o ocenę oferty handlowej dostępnej na terenie lotniska to 63% stanowią oceny bardzo dobre i dobre. Jeśli chodzi o ceny oferty gastronomicznej oceny dobre i bardzo dobre stanowią 51%. Zwracam uwagę na to, że bardzo znaczna liczba osób odpowiada *nie wiem/nie mam zdania*. Bierze się to z tego, że liczba osób, które kupują produkty na naszym lotnisku – moglibyśmy zabawić się w zgadywanie, ale od razu powiem – to 23%. Tylko 23% pasażerów kupuje coś na lotnisku albo korzysta z gastronomii. Możemy powiedzieć, że istnieje ogromny potencjał, bo ponad 70% nic nie kupuje, ale po konsultacjach z kolegami z innych portów lotniczych wiemy, że ten *hit rate* jest na przyzwoitym poziomie, bowiem u nich nie dochodzi nawet często do 20%.

Najważniejsza kwestia, którą chciałem omówić – aby mieli państwo świadomość, chciałbym pochwalić się pewnymi działaniami, które prowadzimy od ponad dwóch lat jeśli chodzi o budowanie hubu w Warszawie. To ogromny i przekrojowy projekt, który dotyczy wszystkich dziedzin naszej wspólnej działalności – począwszy od kwestii finansowych, marketingowych, skończywszy na detalach operacyjnych. Uruchomienie dodatkowych linii kontroli bezpieczeństwa – to,co mogą państwo już dziś zauważyć na lotnisku – po to, aby pasażerowie mogli być odprawiani szybciej w zależności od natężenia ruchu to jeden z przykładów.

Kiedyś pojawiał się zarzut, dlaczego tak niewiele samolotów staje przy rękawach. To była kwestia dogrania operacyjnego w LOT – alokowania samolotów, nie zmieniania ich miejsc destynacji. Gdy samoloty przyleciały ze strefy Schengen i miały wylecieć do strefy Schengen, to nie zmieniamy tego i nie mówimy, że nagle lecą do non-Schengen i musimy je przestawić przy terminalu. To spowodowało, że rozpoczynając od 30% do dnia dzisiejszego poprawiliśmy wynik i mamy ponad 68% samolotów LOT stojących przy rękawach. Kolejna kwestia – niedawno otworzyliśmy pirs centralny i południowy, które dały nam większe możliwości infrastrukturalne alokacji samolotów.

Kolejna kwestia to optymalizacja wykorzystania stanowisk postojowych. Samoloty LOT, które *routują* w trakcie godziny czasu stają obok siebie na płytach lotniska. Robimy to po to, aby pasażerowie mogli się pomiędzy nimi szybko przemieścić oraz aby szybko przetransportować bagaże. To daje LOT niesamowity *impact* operacyjny do szybszego działania. Jeśli chodzi o komunikację drogową i kolejową z centrum miasta, to istotne jest otwarcie kolei, ale była już o tym mowa.

Drodzy państwo – bardzo istotna kwestia, z której może nie wszyscy zdają sobie sprawę – w świecie lotniczym jest coś takiego, co nazywa się MCT – *minimum connecting time*. To jest informacja, którą publikuje przewoźnik na terenie danego portu, która zawiera dane na temat tego, jak szybko jest w stanie przemieścić pasażera z jednego samolotu do drugiego. Te dane często powodują, że ktoś z państwa kupuje bilet przez lotnisko w Wiedniu lub Frankfurcie, bo gdzieś jest krótszy lub dłuższy czas oczekiwania. Dzięki współpracy z LOT możemy pochwalić się tym, że jesteśmy na czołowym, światowym poziomie. Nasze MCT jest obniżone do 30 i 35 minut. Jak państwo widzą ścigamy się głównie z Wiedniem i Monachium. Tam również ten czas oczekiwania wynosi 30 minut. To bardzo duże osiągnięcie, które pozwoliło LOT stać się dużo bardziej konkurencyjnym w sprzedaży biletów.

Kolejna kwestia, na którą może nie wszyscy na co dzień zwracamy uwagę, to *one stop security*. Pasażerowie, którzy przylatują do nas ze strefy Schengen po przejściu kontroli w swoim porcie macierzystym, z którego wylecieli, są u nas traktowani, jako pasaże-

rowie czyści. Mogą być odprawiani szybciej, przechodząc dalej nie muszą być poddawani kolejnej odprawie *security,* nikt nie musi wyciągać im płynów z toreb i wyrzucać do pojemników. Na chwilę obecną około 90% operacji lotniczych LOT jest realizowanych według zasady *one stop security*. Co jeszcze się wydarzyło? Stanowiska tranzytowe, którymi dysponuje LOT, zostały otwarte na przełomie ostatnich dwóch lat. Pasażerowie mają możliwość podczas tranzytu zmiany biletu i przealokowania rejsu.

Kolejna sprawa, na którą zapewne zwracają państwo uwagę, to czas dostarczania bagażu w sortowni bagażu, czyli tam, gdzie go odbieramy. Poprzez skrócenie czasu wymogliśmy na agentach handlingowych i na linii lotniczej to, że pierwszy bagaż ma się pojawić 20 minut po tym, jak samolot zatrzymał się. Tak zwany *on-block time* czyli od momentu, gdy samolot się zatrzymał i podłączono do niego urządzenia zasilania zewnętrznego do 20 minut pierwszy bagaż powinien pojawić się w sortowni. Są również kwestie dodatkowe, jak poprawa współpracy w budowaniu wspólnej siatki połączeń. Nie wspomnę o budowie i wprowadzeniu przez naszą firmę dla LOT salonu *executive lounge*. Od 2010 roku prowadzimy go dla LOT i korzysta z niego 215 tys. pasażerów, w tym 160 tys. pasażerów LOT.

Drodzy państwo to, co zmieniło się od grudnia ubiegłego roku? Co zmieniamy w kwestiach opłat lotniskowych? Optymalizujemy ten system. Promujemy rozwój hubu i tranzytu w Warszawie, co jest bardzo istotne dla LOT. Do tej pory było tak, że pasażerowie tylko na nowych połączeniach dalekodystansowych byli promowani *discountem*, jeżeli chodzi o ruch tranzytowy. Od roku bieżącego udzielamy 25% zniżki dla każdego przewoźnika, który będzie rozwijał hub w Warszawie, nie tylko LOT. Od 2014 i 2015 roku będzie to 50% zniżki. Oznacza to, że w najbliższym roku benefit dla firmy LOT wyniesie prawie 16 mln zł a od przyszłego roku – 32 mln zł rocznie. To inwestycja, aby w Warszawie rozwijał się ruch tranzytowy organizowany przez LOT. Bardzo państwu dziękuję.

Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego P.P. „Porty Lotnicze" Stanisław Kuna:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nazywam się Stanisław Kuna i kieruję Biurem Nadzoru Właścicielskiego w przedsiębiorstwie Polskie Porty Lotnicze. Będę miał przyjemność przedstawić państwu ogólne informacje na temat grupy kapitałowej. Ponieważ jej skład jest na tyle duży, że jeśli weszlibyśmy w szczegóły, to czas poświęcony na to posiedzenie byłby zbyt krótki, omówię sprawę ogólnie. Swoją prezentację podzieliłem na dwie części – w pierwszej przedstawię informacje na temat składu grupy kapitałowej oraz wyników osiągniętych w roku 2011 oraz 2012. Chodzi o utworzenie bazy porównawczej, która pozwoli uchwycić, jakie trendy występują. W drugiej części mojej wypowiedzi postaram się przekazać kilka najważniejszych faktów na temat strategii przedsiębiorstwa wobec spółek grupy kapitałowej – istotne założenia strategii, sposób ich realizacji i stan zaawansowania na dzień dzisiejszy.

Grupa kapitałowa PPL składa się z dziewiętnastu spółek, w tym, jeśli chodzi o ich rodzaj, to szesnaście z nich działa z ograniczoną odpowiedzialnością a trzy to spółki akcyjne. Jedna ze spółek z o.o. jest w likwidacji – to spółka Strefa Ekonomiczna Lotniska Okęcie założona pod koniec lat 90. Po trzech latach działalności nie udało się jej osiągnąć sukcesu i wspólnicy podjęli uchwałę o jej likwidacji. Jeśli chodzi o podział spółek, to można go dokonywać na różne sposoby. Z punktu widzenia przedmiotu działalności dziesięć z nich zajmuje się zarządzaniem lotniskami w Polsce. W większości powstały one z wydzielenia portów lotniczych ze struktur przedsiębiorstwa. Pierwszą taką spółką był Port Lotniczy we Wrocławiu SA, wydzieloną w 1992 roku. Ostatnia spółka z dotychczas wydzielonych to Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, która usamodzielniła się i przejęła zarządzanie lotniskiem w 2009 roku. Drugą grupą spółek są spółki handlingowe, świadczące obsługę naziemną na lotniskach a trzecią – spółki pozostałe, pośrednio lub w ogóle niezwiązane z działalnością lotniczą.

Jeśli chodzi o spółki zarządzające portami lotniczymi, to na tym slajdzie pokazane są wszystkie spółki, w których przedsiębiorstwo posiada udziały. Na mapie nie pokazano funkcjonujących lotnisk w Łodzi i Lublinie, jako iż nie posiadamy tam żadnych udziałów. Udziały są w różnej wysokości. Największe udziały posiadamy w Porcie Lotniczym Kraków-Balice a najmniejsze – w Porcie Lotniczym Bydgoszcz. Pozostałymi udziałowcami

są samorządy województw, miasta regionu, które są obsługiwane przez te porty lotnicze. Dochodzi do pewnych wyjątków. Na przykład w Porcie Lotniczym w Katowicach głównym udziałowcem jest Węglokoks SA a w spółce Port Lotniczy Mazury, która od siedmiu lat nie prowadzi działalności, jest prywatny inwestor, który miał ją reaktywować, ale – niestety – nie zakończyło się to powodzeniem.

Jakie wyniki osiągnęły porty lotnicze w zakresie ruchu pasażerskiego w ubiegłym roku? Pan dyrektor Nowotny oraz pan dyrektor Nalej wspominali już o tym. Rok 2012 był bardzo dobry dla portów regionalnych. Sumarycznie osiągnęliśmy wzrost w wysokości 19,5%. Wzrost ten kształtował się różnie – pokazany jest w dolnej części, w ostatnim wierszu tabeli. Procentowa wartość jest nieco myląca, bo w zależności od wolumenu ruchu – gdy jest niewielki wzrost procentowy jest duży a *de facto* ruch i jego wzrost nie były aż tak znaczące. Jak widać na wykresie doszło do pewnych zmian. Port Lotniczy w Katowicach, który był na drugim miejscu po Porcie Lotniczym Kraków, jeśli chodzi o liczbę przewozów został w ubiegłym roku zdetronizowany i wyprzedził go Port Lotniczy Gdańsk, który *notabene*, tak jak Port Lotniczy Kraków, uzyskał najwyższy wzrost przewozów, bo w wysokości ponad 400 tys. pasażerów w ciągu roku.

Na tym slajdzie widać procentowy udział regionalnych portów lotniczych w obsłudze ruchu. Trzy porty lotnicze – Kraków, Gdańsk oraz Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze zarządzające Portem Lotniczym w Katowicach obsługują łącznie ponad 60% ruchu. Pozostałe porty mają mniejszy udział. Jak wyglądałoby to w układzie, w którym uwzględnilibyśmy port lotniczy w Warszawie? Na tej skali widać, że trzy główne porty lotnicze znajdują się w Warszawie, Krakowie, Gdańsku a czwarty – należy do GTL. Na tym wykresie nie ma Portu Lotniczego w Łodzi, ale przy wyniku około 400 tys. pasażerów rocznie nie ma istotnego znaczenia i nie zaburza on tej skali.

Jakie wyniki osiągnęły porty lotnicze w 2012 roku? Poza Portem Lotniczym Kraków, który osiągnął bardzo dobry wynik i uzyskał największy wzrost w porównaniu z rokiem 2011, wzrost uzyskał również port lotniczy w Katowicach. Wynik pozostałych portów jest nieco mniejszy. Głównie wynika to z tego, iż jak państwu wiadomo – wspominał o tym pan dyrektor Nowotny – realizowane były bardzo duże przedsięwzięcia inwestycyjne. Spowodowało to znaczący wzrost kosztów amortyzacji. Zysk netto uległ z tego powodu pomniejszeniu. Przykładowo amortyzacja ze zrealizowanych we Wrocławiu inwestycji osiągnęła wartość 20 mln zł a w roku 2011 wynosiła 6 mln zł. Z tego powodu ten port znalazł się pod kreską a jego wynik jest ujemny.

Druga grupa, to spółki handlingowe. Ich siedziby zlokalizowane są w Warszawie w Porcie Lotniczym Chopina, w Gdańsku, w Poznaniu i w Szczecinie. Spółka zlokalizowana w Warszawie to Welcome Airport Services. Realizuje ona również obsługę innych portów lotniczych, m.in. w Rzeszowie i Krakowie. Od dnia 1 kwietnia przyszłego roku będzie realizowała usługi w Porcie Lotniczym Katowice. Jak wygląda statystyka i liczba obsłużonych operacji lotniczych? Poza Poznaniem te liczby wzrosły, co niestety – jak się okazuje – nie przełożyło się na wyniki, ze względu na występującą na tym rynku silną konkurencję. Spółki walczą o klienta m.in. poprzez obniżanie cen. W efekcie, poza Szczecinem, liczba świadczonych usług jest niewielka i nie jest to istotne – wyniki uległy pewnemu pogorszeniu. W odniesieniu do spółki Welcome Airport Services wynika to również z programu restrukturyzacji realizowanego w tej spółce, który sprowadza się do tego, aby połączyć pozostałe spółki handlingowe i stworzyć jedną grupę, która będzie potrafiła sprostać konkurencji na naszym rynku.

Wśród pozostałych spółek grupy kapitałowej znajdują się spółki zlokalizowane w Warszawie – Port-Hotel czyli miejsce, w którym się obecnie znajdujemy, Casinos Poland oraz Airport Cleaning Services a także Lotniczy Dworzec Towarowy zlokalizowany w Porcie Lotniczym we Wrocławiu. Wyniki, jakie spółki osiągnęły w ubiegłym roku są zadowalające. Wszystkie wyniki są dodatnie. Na szczególną uwagę zasługuje sytuacja Port-Hotelu, który kolejny rok z rzędu daje stabilny dodatni wynik, pozwalający na realizację zarówno programu rozwoju spółki, jak i osiągnięcie dywidendy, która przynosi dodatkowy przychód dla przedsiębiorstwa.

Na bazie tych informacji chciałbym omówić strategię grupy kapitałowej. Przedsiębiorstwo opracowało nową strategię w 2010 roku. Przyjęty został dokument „Strategia –

Porty Lotnicze wobec spółek z grupy kapitałowej". Dokument ten na etapie opracowania i finalizacji był przedmiotem konsultacji z ówczesnym Ministerstwem Infrastruktury. Nadrzędny cel strategii to maksymalizacja wartości udziałów i akcji w spółkach grupy kapitałowej, przy jednoczesnej realizacji, zdefiniowanej wcześniej, misji publicznej. Dlaczego mówimy o misji publicznej? Jak wiadomo przedsiębiorstwo działa pod władztwem ustawy z 1987 roku, która nakłada na nie pewne obowiązki związane z budową, modernizacją i eksploatacją lotnisk w Polsce. Z tego powodu ten element nie może być niezauważony na tym etapie i został również uwzględniony w nadrzędnym celu strategii. Wynika on z realizacji celów określonych w wymiarach zarówno sytuacji finansowej jak i pozycji rynkowej oraz misji publicznej.

Jeśli chodzi o wymiar sytuacji finansowej, celem jest uzyskanie maksymalnego poziomu zwrotu z inwestycji kapitałowych spółki z grupy w perspektywie długoterminowej czyli dwudziestu lat. Jeśli chodzi o wymiar pozycji rynkowej, to jest co najmniej utrzymanie pozycji przedsiębiorstwa na rynku a także dążenie do wzrostu. Jeśli chodzi o misję publiczną, to istnieje potrzeba dookreślenia zadań PPL w zakresie pełnienia roli publicznego integratora lotnisk w Polsce a następnie – w ramach zdefiniowanych ustawowo lub umownie podejmowanie zobowiązań, które będą nałożone na przedsiębiorstwo. Jak wiadomo ograniczeniami są tu przepisy unijne, które powodują, że zaangażowanie musi uwzględniać element pomocy publicznej. Sądzę, że wspólnie z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie, w jakim ta rola będzie musiała być przez nas wypełniana, znajdziemy odpowiednie rozwiązania.

Cele, które przedstawiłem wcześniej będą realizowane poprzez zdefiniowanie kluczowych rynków regionalnych, na których PPL będzie utrzymywał bądź wzmacniał swoją pozycję rynkową. W określonej perspektywie czasowej, będziemy koncentrowali się na spółkach, które mają utrwaloną silną pozycję na rynku a w perspektywie długoterminowej – będziemy wycofywali się z tych lokalizacji, które uważane są za niestrategiczne dla przedsiębiorstwa – zarówno w ujęciu PPL jak i państwa. Ten element dotyczy głównie portów regionalnych i spółek zarządzających lotniskami. Należy pamiętać, że mówimy o perspektywie długoterminowej czyli dwudziestu latach. To odpowiednio długi czas, aby znaleźć odpowiednie rozwiązania w tych sprawach.

Zwiększali będziemy wartość grupy kapitałowej poprzez uczestnictwo w nowych projektach biznesowych – zarówno sektora lotniczego jak i okołolotniskowego a także *outsourcing*. Jaki jest stan realizacji strategii przyjętej w 2010 roku? Doprowadziliśmy do wstępnej identyfikacji spółek strategicznych. Aktualnie pracujemy nad pogłębioną analizą w celu zdefiniowania ostatecznie spółek o kluczowym znaczeniu dla przedsiębiorstwa. Przeprowadzone zostały działania związane ze zbyciem tych spółek, które już na tym etapie uznane zostały jako zbędne. Sprzedaliśmy akcje w spółce Baltona w 2011 roku, prowadzimy likwidację spółki SELO, wszystko wskazuje na to, że w tym roku powinno udać się nam wykreślić spółkę z Rejestru Spółek Handlowych. Podjęliśmy działania zbycia udziałów w spółce Mazury, o której wspominałem, iż od 2005 roku nie prowadzi działalności lotniskowej. Nie udało nam się zrobić tego z sukcesem, będziemy kontynuowali działania, aby wycofać się z tej spółki.

Prowadziliśmy również próby zbycia udziałów w spółce Casinos Poland. Wspólnie z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT uważaliśmy, że jeśli sprzedamy większy pakiet, to uzyskamy wyższą cenę. Okazało się, że termin zbycia związany był z dużymi zmianami legislacyjnymi w zakresie regulacji rynku gier hazardowych. Rynek okazał się płytki. Tylko jeden kontrahent był zainteresowany nabyciem udziałów, ale nie doszło do zbycia. Będziemy prowadzili dalsze analizy mające na celu stwierdzenie, czy zbycie udziałów w tej spółce w chwili obecnej jest korzystne, czy ewentualnie opłaci się dalsza obserwacja rynku, bowiem wpływ nowych przepisów nie był tak negatywny jak zakładano.

Jakie prowadziliśmy dalsze działania w ramach wprowadzenia strategii? Przyjęliśmy plan rozwoju spółki Port-Hotel na lata 2011-2025. Prowadzimy nowe projekty, należy do nich zaliczyć dwa główne – „Chopin Airport City", które będzie przedmiotem kolejnej prezentacji oraz prace przygotowawcze do projektu wdrożenia modelu operatora portów lotniczych. Przystąpiliśmy również do konsolidacji obsługi spółek naziemnych w celu restrukturyzacji i optymalizacji wyników. Udzielę dodatkowych informacji na ten temat,

to bardzo istotna sprawa. Tak jak pokazywałem na poprzednich slajdach są cztery spółki handlingowe, których jesteśmy 100% właścicielem, w 2010 roku było ich pięć. W tym roku podjęliśmy się pilotażowego połączenia dwóch z nich i w efekcie połączyliśmy spółkę Warsaw Airport Services ze spółką operującą w Krakowie – WAS-KRK Airport Services. W kwietniu 2012 roku ten proces się zakończył i utworzona została nowa spółka – Welcome Airport Services. Ten wynik, o którym mówiłem, to chwilowe powiększenie straty związane z prowadzeniem bardzo głębokiej restrukturyzacji tej spółki. Aktualnie pozostałe spółki przygotowały plan połączenia. Został on opublikowany i kontynuowana jest procedura związana z połączeniem spółki Welcome Airport Services z pozostałymi spółkami handlingowymi, aby w efekcie utworzyć jedną spółkę, silną, która będzie funkcjonowała pod wspólną nazwą Welcome Airport Services Sp. z o.o.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć kilka słów na temat miejsca, w którym się znajdujemy. Jesteśmy w hotelu Courtyard, który zarządzany jest przez spółkę Port-Hotel. Spółka od 2002 roku współpracuje z siecią Marriott a od 2011 roku – również z siecią Hilton. Aktualnie spółka realizuje własnymi siłami przygotowanie dwóch innych hoteli klasy ekonomicznej. Jeden z nich zlokalizowany jest w Warszawie, ze 160 łóżkami, drugi – o takiej samej liczbie miejsc noclegowych – znajduje się przy Porcie Lotniczym w Gdańsku. Tak jak wspominał pan dyrektor Nowotny realizowany jest również hotel marki Renaissance w Warszawie. Realizowany jest przez to przedsiębiorstwo, ale zarządzany będzie przez spółkę Port-Hotel. Na zakończenie 2013 roku spółka będzie zarządzała czterema hotelami, które łącznie będą dysponowały 693 pokojami. Spółka ma bardzo dobre wyniki operacyjne. To hotel, który cieszy się największą frekwencją w Warszawie na tle konkurencji. Nie bez przyczyny – lokalizacja tego hotelu jest bardzo dobra, z czego zdajemy sobie sprawę. Osiągnęliśmy również bardzo dobre oceny audytu przeprowadzonego przez Marriott oraz ze strony klientów. Dziękuję bardzo za uwagę.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Przedstawimy teraz nasz duży projekt sztandarowy – „Chopin Airport City" czyli małe miasteczko biznesowe bezpośrednio w sąsiedztwie terminalu. Projekt przedstawi pani Aleksandra Matuszewska, która go prowadzi.

Kierownik w Biurze Nadzoru Właścicielskiego P.P. „Porty Lotnicze", pełnomocnik P.P. „Porty Lotnicze" do sprawy realizacji projektu „Chopin Airport City" Aleksandra Matuszewska:

Szanowna Komisjo, szanowni państwo nazywam się Aleksandra Matuszewska i jestem kierownikiem w Biurze Nadzoru Właścicielskiego PPL i jednocześnie pełnię funkcję pełnomocnika PPL ds. realizacji projektu „Chopin Airport City", o którym chciałam powiedzieć państwu parę słów. Swoją prezentację podzieliłam na dwie części. Najpierw przybliżę państwu idee miasteczek lotniskowych, skąd to się wzięło i czemu porty realizują tego typu projekty. Na tym tle powiem o naszym przedsięwzięciu – „Chopin Airport City".

Trendy w rozwoju lotnisk (tak jak wcześniej wspominali panowie dyrektorzy): często pojawiało się hasło sektora usług pozalotniczych czyli dywersyfikacja przychodów, aby oprócz *core* biznesu, jakim jest obsługa linii lotniczych i pasażerów na każdym lotnisku mieć źródło przychodów, które będzie na tyle stabilne, aby stanowiło „drugą nogę" jego utrzymania. Sektor usług pozalotniczych stanowi idealny przykład rozwoju czy pozyskania dodatkowych źródeł przychodów. Pierwotnie działalność sektora usług pozalotniczych ograniczała się do powierzchni terminalu – kawiarni, restauracji, sklepów *duty free*. Z czasem okazało się, że potrzeby pasażerów rosną. Zainteresowanie tego typu usługami na lotnisku również. To zmobilizowało do szukania kolejnych miejsc do zagospodarowania, aby rozwijać sektor usług pozalotniczych. Ponieważ powierzchnia terminalu stała się znaczącym ograniczeniem powstał pomysł, aby wyjść z sektorem przed terminal – tak to nazwijmy. Zagospodarowane zostaną tereny bezpośrednio w zasięgu danego lotniska w celach komercyjnych.

Ewolucja doprowadziła do tego, że porty lotnicze w miastach przekształciły się w miasta w portach lotniczych. Tendencja dotyczy wszystkich lotnisk na całym świecie. W ramach takiego miasteczka lotniskowego powstaje wszystko to, co jest legalne, dopuszczane przepisami prawa i bezpieczne, ponieważ cały czas musimy pamiętać o tym,

że znajdujemy się bardzo blisko lotniska – na tym slajdzie widnieją przykłady. Biurowce, hotele, restauracje są podstawą każdego miasteczka lotniskowego wraz z tym, co można zrealizować na stosunkowo niewielkiej powierzchni nieruchomości. Istnieją lotniska oddalone od centrum, nie tak jak nasze, które znajduje się blisko centrum. Takie lotniska mają dużą powierzchnię do zagospodarowania. W ramach takiego miasteczka lotniskowego powstają całe centra logistyczne, powierzchnie magazynowe a nawet pola golfowe.

Jak wspomniałam przed chwilą miasteczko lotniskowe *airport city* jest zjawiskiem globalnym i dotyczy wszystkich portów lotniczych na świecie. Rozwój miasteczek lotniskowych obserwujemy u naszych sąsiadów. Wpisując się w światowe trendy przystąpiliśmy do realizacji naszego projektu i naszego miasteczka – „Chopin Airport City".

Oprócz tego, co dyktują trendy światowe ważne było to, co możemy zrealizować w danym miejscu i w danej lokalizacji czyli zbadanie rynku. Nasza sytuacja jest o tyle dobra, że rynek warszawski jest dobrze prosperującym i rozwijającym się rynkiem. Pomimo kryzysu, badania firm prosperujących na rynku nieruchomości pokazują, iż Warszawa jest jedną z dynamiczniej rozwijających się stolic nie tylko w Europie, ale i na świecie. To jest szansa dla lotniska w kierunku rozwoju naszego *airport city*. Po co chcemy realizować ten projekt? To podsumowanie tego, co już powiedziano. Przede wszystkim po to, aby uzyskać dodatkowe przychody, korzyści finansowe i zrobić to w taki sposób, aby wykreować „Chopin Airport City" jako stabilne i znaczące źródło przychodów pozalotniczych.

Gdy przystępowaliśmy do prac nad koncepcją miasteczka stworzyliśmy pakiet założeń – wszystkiego tego, co powinniśmy uwzględnić, aby ten projekt był przemyślany i wdrożony z sukcesem. Wzięliśmy pod uwagę wszystkie elementy związane z lokalizacją, która niewątpliwie jest dużym atutem, z dostępną komunikacją – która jest bardzo istotnym wyznacznikiem – a także założyliśmy pewne elementy, które wyróżnią nasz projekt na tle innych, nie tylko w okolicy, ale i na tle całego regionu Warszawy. Wzięliśmy pod uwagę architekturę, uwarunkowania urbanistyczne, elementy zrównoważonego rozwoju – wszystko to, co czyni projekt wyróżniającym się i konkurencyjnym.

Obecnie jesteśmy na etapie koncepcji, która przedstawia się w liczbach następująco – całe miasteczko lotniskowe „Chopin Airport City" powstanie na powierzchni ponad dwudziestu dwóch hektarów, z czego trzynaście hektarów przeznaczone zostanie pod zabudowę. W ramach *airport city* powstanie siedemnaście obiektów, głównie o przeznaczeniu biurowym, ale także z funkcjami uzupełniającymi. Da to warszawskiemu rynkowi nieruchomości ponad 170 tys. m^2 powierzchni najmu. Tak w liczbach przedstawia się to na wizualizacji. To terminal już po integracji (mam nadzieję, że nie zasłaniam). Oto Courtyard – hotel już istniejący a to ten, w budowie. To cały obszar, na którym znajduje się dziś leśniczówka, lasek brzozowy, będzie przeznaczony pod realizację projektu „Chopin Airport City".

Wyróżniki projektu – to co stanowi o sukcesie komercyjnego przedsięwzięcia. Lokalizacja i komunikacja – niewątpliwie są idealne do realizacji tego typu przedsięwzięć. Znajdujemy się tuż przy terminalu największego pasażerskiego lotniska w Polsce. Dysponujemy kolejką, która łączy lotnisko z centrum. Będziemy podłączeni do tras szybkiego ruchu. Opracowaliśmy w ramach koncepcji nowy funkcjonalny układ komunikacyjny. Czy jest to miejsce otwarte na biznes? No właśnie. To jest podstawa sukcesu tego projektu. Przede wszystkim biurowce – tak wynika z naszego modelu biznesowego – będzie to najbardziej intratny cel inwestycji. Same biurowce to za mało, będą więc połączone z funkcjami uzupełniającymi, które wzbogacą ofertę całego miasteczka – centrum konferencyjnym, punktami handlowo-usługowymi i wszystkim tym, co zapewni może nie rozrywkę, bo to za duże słowo, ale relaks i ułatwi, uprzyjemni pracę ludziom zatrudnionym w nowo wybudowanych biurowcach, ale również gościom hotelowym i pasażerom. Hotele, o których wcześniej wspomniano z całą pewnością będą częścią projektu *airport city* i wzbogacą ofertę miasteczka.

„Chopin Airport City" to więcej niż park biurowy. Ideą tego miejsca, poza samym biznesem, będzie park ulokowany w centralnej części miasteczka. Nie będzie się w nim odbywał ruch kołowy. Zakładamy, że to wyróżni nas na tle innych projektów biurowych, których w okolicy powstaje wiele. Stanowią one dla nas dużą konkurencję, dlatego wspól-

nie z naszymi doradcami szukaliśmy takich wyznaczników, które pozwolą uatrakcyjnić to miejsce i sprowadzić ewentualnych inwestorów do współpracy a następnie – najemców do skorzystania z naszej oferty. Zrównoważony rozwój to założenie, które od początku przyjęliśmy, jako standard w naszym projekcie. Ekologia i ochrona środowiska, wszystkie związane z tym aspekty już od początku prac projektowych będą brane pod uwagę. Zarówno nasze biurowce jak i cały kampus, tak zakładamy, będą podlegały certyfikacji. Przekłada się to później na łatwość wynajęcia tych powierzchni.

Co jest przed nami? Po części koncepcyjnej, którą zakończyliśmy, przystąpiliśmy do prac nad powołaniem spółki holdingowej, która zgodnie z przyjętym do realizacji modelem biznesowym powinna zająć się realizacją projektu „Chopin Airport City" i docelowo zarządzać całym kampusem. Na bieżąco prowadzimy badania rynku i rozmowy z potencjalnymi partnerami, których będziemy zapraszali do realizacji poszczególnych etapów wdrażania projektu. Istotne kwestie techniczne to przygotowanie tych nieruchomości pod inwestycje. W ramach tych prac opracowujemy plan zagospodarowania terenu. Wystąpimy o decyzję środowiskową i warunki zabudowy. Zapraszam państwa na krótką wizytę w „Chopin Airport City".

[Prezentacja filmu pt. „Chopin Airport City" – polska wersja]

Pełnomocnik P.P. „Porty Lotnicze" do sprawy realizacji projektu „Chopin Airport City" Aleksandra Matuszewska:

Dziękuję bardzo.

Dyrektor Biura Public Relations P.P. „Porty Lotnicze" Radosław Żuk:

Dzień dobry. Witam państwa. Nazywam się Radosław Żuk i jestem dyrektorem biura PR Polskich Portów Lotniczych Lotniska Chopina. Żartując mógłbym powiedzieć, że jestem ostatnią osobą przedstawiającą prezentację tuż przed samą wycieczką. Postaram się naprawdę szybko i sprawnie zorganizować swoje wystąpienie. Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR – Corporate Social Responsability) – nie chciałbym przedstawiać tych zagadnień zbyt szczegółowo, gdyż jestem głęboko przekonany, iż państwo doskonale je znają. Wspomnę tylko o tym, że CSR został wpisany w Strategii Lizbońskiej i wprowadzany jest do dokumentów rządowych w krajach nadbałtyckich. Model zarządzania, traktowania partnerów biznesowych, pracowników jest bardzo dynamicznie rozwijany i coraz bardziej obecny w UE a także w Polsce. Nie wiem czy zwrócili państwo na to uwagę – oto nasza misja i wizja dla lotniska. W misji znalazł się element odwołujący się do zrównoważonego rozwoju. W związku z tym pragnę państwa zapewnić, iż jest to dla nas kwestia priorytetowa, traktujemy ją poważnie. Chcielibyśmy być liderem, jeśli chodzi o lotniska w tej części Europy i wdrażanie strategii CSR.

Co daje takie działanie i wprowadzanie polityki CSR? Staramy się wymienić przynajmniej kilka benefitów, choć szczególnie ważne jest zaufanie opinii społecznej i partnerów biznesowych. Trudno wyobrazić sobie prowadzenie tak specyficznego biznesu, jakim jest lotnisko, nie będąc wiarygodnym partnerem i nie współpracując z wiarygodnymi partnerami. To niezwykle ważny i istotny element. Mają państwo w teczkach i w materiałach raport roczny a także raport CSR. To pierwszy taki raport w tej części Europy. Bardzo jesteśmy dumni z tego osiągnięcia. Bardzo poważnie traktujemy tę kwestię. Poddaliśmy się audytowi niezależnej organizacji, aby oceniła ona nasz raport. Ta ocena wypadła bardzo dobrze.

Jakie obszary działania dotyczą CSR? To ważne, bowiem za chwilę pokażę trzy projekty, więc chciałbym, aby państwo mieli tego świadomość. Pierwszy z nich to pracownicy: jasna polityka personalna, warunki pracy, rozwój i planowanie, aktywność kadry menadżerskiej, biura kadr, czynnika społecznego. Ten czynnik jest bardzo istotny w pracy naszego przedsiębiorstwa. Kolejny element to środowisko, społeczność i partnerzy, czyli biznes i administracja. Tworzenie raportu zajmuje kilka miesięcy. To bardzo skomplikowany proces w tym sensie, że przeprowadzanych jest kilkadziesiąt rozmów, wywiadów, ankiet, zbiera się opinie na temat lotniska, aby obraz dotyczący tego, co robi lotnisko był pełen. Kluczowe tematy w relacjach CSR (zwrócę uwagę tylko na niektóre) to bezpieczeństwo operacji lotniczych, utrzymanie wysokiego poziomu punktualności i sprawności operacyjnej, zapewnienie dobrych usług i obsługi pasażera, zarządzanie

hałasem i rozwiązania chroniące środowisko naturalne. To ważne, bo jak państwo wiedzą, cała Unia Europejska dąży do tego, aby jak najmniej szkodzić środowisku naturalnemu, co dotyczy również lotnisk.

Oto drobny wybór opinii dotyczących lotniska. Wszystkie te opinie znajdują się w raporcie w państwa torbach, myślę, że mogą państwo spokojnie do nich zajrzeć. Co lotnisko ma z tego, że jest pierwszym lotniskiem w Europie Środkowo-Wschodniej, które wydało taki raport? Po pierwsze jesteśmy postrzegani, jako wiarygodny i profesjonalny partner. Jest to istotne w naszych relacjach, szczególnie, dlatego że naszym standardem są duże lotniska Europy Zachodniej i w tym kierunku zmierzamy. Marka Lotniska Chopina ulega wzmocnieniu, budujemy dobre relacje z interesariuszami, dołączyliśmy do wąskiego grona firm, które wydały taki raport.

Działanie, które ma swoje odniesienie w raporcie CSR, aczkolwiek wynika z przepisów ochrony środowiska, dotyczy obszarów ograniczonego użytkowania. Jak państwo wiedzą, mam nadzieje, że są państwo po tych kilku prezentacjach o tym przekonani, lotnisko biznesowe jest bardzo fajnym sąsiadem i partnerem; trochę mniej, jeśli chodzi jednak o mieszkanie obok niego. Wojewoda powołuje obszar ograniczonego użytkowania. W związku z tym podjęliśmy szeroko zakrojone działania, aby mieszkańcy okolic Lotniska Chopina wiedzieli, jakie rekompensaty im się należą i w jaki sposób mogą je zrealizować i uzyskać. Najprostszym rozwiązaniem jest izolacja akustyczna. Widzą państwo w punkcie 3. wymienione procedury, jakie musi przejść mieszkaniec. Największe emocje budzą procesy i próby ugody, jeśli chodzi o utratę wartości gruntu. W tym przypadku podjęliśmy taką decyzję, że za każdym razem muszą być to decyzje oparte o wyrok sądowy, aby nikt nie mógł zarzucić przedsiębiorstwu, że wypłaciło za mało lub za dużo. Zgodnie z naszymi analizami ze względu na infrastrukturę drogowo-kolejową część gruntów nie tylko nie straciła na wartości a wręcz przeciwnie – jest cenniejsza.

Co robiliśmy w trakcie wdrażania obszaru ograniczonego użytkowania? Staraliśmy się nie tylko korzystać z nowych technologii, jak strona internetowa, ale uruchomiliśmy specjalnie dedykowaną mieszkańcom Warszawy infolinię. Spotykaliśmy się również z mieszkańcami w dzielnicach i gminach objętych obszarem ograniczonego użytkowania. Ochrona środowiska jest jednym z priorytetów. Należy przyznać, że jest dość kosztowna. Wymiana środków chemicznych na ekologiczne jest dość kosztowna. Myślę jednak, że wszystkim to się opłaca. Lotnisko przystąpiło do międzynarodowej inicjatywy Airport Carbon Accreditation. Na tym slajdzie mogą państwo zobaczyć, że ta inicjatywa jest bardzo popularna w Europie. Aż 67 portów lotniczych już w niej uczestniczy. Jesteśmy na pierwszym etapie – *mappingu* – i dokonaliśmy wszystkich analiz, gdzie wytwarzamy dwutlenek węgla i w jaki sposób szkodzimy środowisku. Nie chcemy na tym poprzestawać i będziemy uczestniczyli w kolejnych programach. Kolejne programy to niwelowanie i ograniczanie emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

Jeśli chodzi o dalsze działania to raport CSR, który trzymają państwo w dłoniach nie będzie ostatnim. To działanie musi być kontynuowane, podjęliśmy decyzję, że co dwa lata będą wydawane zgodnie z tą metodologią kolejne nasze raporty. W międzyczasie będziemy wykonywali wszystkie działania związane z wspieraniem i wdrażaniem procesów społecznej odpowiedzialności biznesu w praktyce. Pojawią się szybko.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o krótkie podsumowanie.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Proszę państwa, przedstawione prezentacje obejmują część działalności i tego, czym zajmuje się firma Polskie Porty Lotnicze. Praktycznie nie omówiliśmy spraw operacyjnych, które są w naszej działalności równie ważne, jeśli czasem nie ważniejsze. Moją intencją było przedstawienie firmy, jej planów rozwoju i tego, jak odnajduje się na rynku i w rzeczywistości społecznej. Mam nadzieję, że przekazane państwu informacje były ciekawe. Jesteśmy gotowi do udzielenia bardziej szczegółowych informacji, jeśli państwo tego oczekują. Chciałem tylko jednoznacznie podkreślić, że staramy się być na bieżąco i jesteśmy reprezentowani we wszystkich organizacjach zrzeszających porty lotnicze

w Europie. Korzystamy z najnowszego *know-how* w tej dziedzinie i nie mamy się czego wstydzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam propozycję organizacyjną. Ponieważ nadal mamy w planie wizytację lotniska a myślę że większość z pań i panów posłów odwiedzało już lotnisko przylatując i wylatując samolotem z Warszawy, proponuję, abyśmy dziś dali sobie z tym spokój. Mam nadzieję, że nie będzie sprzeciwu i wszyscy członkowie prezydium to zaakceptują. Dobrze, cieszę się. Teraz mam kolejną propozycję – pięć minut przerwy i rozpoczniemy dyskusję.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, teraz krótko wypowie się pan minister.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Po takiej prezentacji mam refleksję, że aż strach dotykać się tego z komercjalizacją. Z zewnątrz to wygląda tak dobrze, wyniki są świetne. Państwo jako PPL przeszli ogromne inwestycje – czy to na pasie lotniska, czy te, które widzimy teraz za oknem i udało wam się utrzymać solidny wynik finansowy. Druga strona medalu jest taka, że ja sobie wyobrażam, jaka jest siła związków zawodowych czy innego czynnika społecznego w sytuacji, gdy przedsiębiorstwo tak jest solidne. Próba przeforsowania czegokolwiek będzie ciężka. Jestem biznesmenem a od szesnastu lat przyglądam się polityce przy ulicy Wiejskiej. Domyślam się, że nie ułatwi to funkcjonowania przedsiębiorstwa. Choćby z tego powodu należy dążyć do komercjalizacji.

Jestem trochę zdziwiony, że nikt z mojego departamentu nie jest obecny. To posiedzenie wyjazdowe w związku z tym zapewne zatrzymały ich inne sprawy. Obiecuję, panie dyrektorze (korzę się przy tym), że jeśli coś się zatrzymało proces przygotowywania komercjalizacji u mnie w ministerstwie, to na pewno po powrocie zajmę się tym i kolanem to popchnę, aby szło szybciej. Przepraszam, że tak długo do państwa mówiłem, dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy za wyczerpującą wypowiedź. Teraz pierwszeństwo mają panie i panowie posłowie. Po tej prezentacji zapewne wszyscy stwierdzą, że jest dobrze. Głos ma pan poseł Czerwiński a następnie pan poseł Szmit. Celowo jest jeden mikrofon, aby panować nad dyskusją, to wszystko jest przemyślane.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Wypowiem się krótko. Pierwszy raz uczestniczę w tego rodzaju prezentacji biznesowej, dowiedziałem się bardzo wiele – chciałbym zapytać o pewną sprawę. Chodzi mi o linię kolejową. Chwalona jest, że wszystko dobrze działa a niektórzy mówią, że nikt nie jeździ tym pociągiem. Nie wiem, dlaczego tak jest. Chciałbym poprosić o uściślenie tej informacji. Druga sprawa – pasażerowie krytycznie oceniają parkingi. Rozmawialiśmy dziś o tym. Jest konkurencyjna oferta, nie chcę mówić jaka, ale ten parking krótkiego pobytu nie działa dobrze. Gdyby pan dyrektor sam kiedyś zaparkował tam samochód i spróbował znaleźć krótką drogę do lotniska, to zobaczy pan, że to stoi na głowie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Głos ma pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na samym początku chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana ministra na temat tzw. komercjalizacji. Nie było o tym mówione w prezentacji a pan minister wywołał ten temat. Myślę, że jest on dla spółki strategiczny. Chciałbym coś więcej na ten temat usłyszeć – czy komercjalizacja…

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Miał na myśli LOT.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałbym zapytać jeszcze o jedną sprawę, która wynika z prezentacji a nie z wypowiedzi pana ministra. W prezentacji jasno poinformowano o udziałach, w kilku spółkach, których przedsiębiorstwo chce się pozbyć. Między innymi to są udziały w Portach Lotniczych Mazury. Niestety, sprawa jest znana w środowisku, zarząd województwa warmińsko-mazurskiego nie poradził sobie z prowadzeniem i uruchomieniem lotniska. Takie są fakty, kilka lat to trwało. Mam pytanie – czy w związku z tym nie warto byłoby rozważyć, biorąc pod uwagę misję spółki, o której mówiono, czy Porty Lotnicze nie mogły zadziałać i włączyć się, jako udziałowiec większościowy, aby prowadzeniem tego lotniska zajmowała się i odpowiadała kompetentna instytucja? To lotnisko można by uruchomić i mogłoby działać.

Kolejne pytanie – jak oceniają państwo perspektywę rozbudowy lotniska w Kaliningradzie? Takie zapowiedzi padły ze strony rosyjskiej – czy będzie to licząc asię konkurencja dla Gdańska, Szyman i czy to będzie miało wpływ na polski rynek lotniczy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Chciałem zapytać pana dyrektora czy ewentualnie rozpatrywał wyniki lotniska w Budapeszcie, gdzie mieliśmy do czynienia z upadkiem Malévu i czy mógłby pan nam wstępnie przybliżyć hipotetyczną sytuację – jaki wpływ na dochodowość oraz liczbę operacji polskich portów lotniczych miałby upadek polskiego przewoźnika? Premier naszego rządu deklaruje, iż nie będzie dotował spółek, które nie potrafią na siebie zarobić. Chciałbym, aby pan powiedział, co to oznaczałoby dla spółek bardzo mocno związanych z LOT, jak np. PPL. Widziałem w prezentacji, że to blisko 50% obrotów, 4,5 mln pasażerów, ruchu. To wszystko ze sobą się wiąże. Czy państwo robili jakiekolwiek symulacje, czy podpatrywaliście sytuację i efekty tego, co stało się w Budapeszcie – mówię tu o 20% spadku ruchu, który nie potrafi się odbudować, praktycznym zaniku ruchu regularnego i przejęcia połączeń przez *low costy*, praktycznym zaniku hubu w Budapeszcie, gdzie są wszystkie połączenia *point-to-point*. Jak państwo widzą swoją egzystencję bez LOT, czy państwo rozważają taki scenariusz? Czy upadek LOT to dla was również koniec? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan przewodniczący Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Z zainteresowaniem słuchałem tej pani, która mówiła o stworzeniu miasteczka. Wydaje mi się, że budowa takich miasteczek jest celowa i sensowna, ponieważ ten punkt ciężkości przeniósłby się z innych okolic, w okolicę lotniska, co chyba sprzyjałoby rozwojowi i przelotom. Mam do pana pytanie – bardzo wrażliwym tematem jest hałas, który oddziałuje na mieszkańców lotniska. Ten problem był również w Poznaniu i zapewne jest wszędzie tam, gdzie są lotniska, w miastach, gdzie ta uciążliwość jest odczuwalna. Użył pan takiego sformułowania, że za utracone wartości gruntu (mówi pan, że może nie tracą one wartości), że o zadośćuczynieniach będzie orzekał sąd.

Jestem ciągle negatywnie nastawiony do wyroków sądów dotyczących spychologii – tak to nazywam – z administracji do sądu. Istnieją mapy oddziaływania, można przeprowadzić badania – do dziś nie wiem, dlaczego ochrona środowiska nie zrobiła badań związanych z budowanymi przez nas wiatrakami. Nadal nie wiemy czy odstęp ma być 300-400-500 metrów czy 2 km. Ochrona środowiska powinna zrobić taką mapę terenów dookoła lotniska, że w tym miejscu hałas przeszkadza bardziej a w tym – mniej. Jeśli byłaby taka mapa, to podzielam pana stanowisko, że jeśli nie będą to budynki mieszkalne, to nie będzie wpływu na standard życia a grunty będą cenniejsze, bo są położone blisko lotniska. Cena w obrocie gruntami wzrośnie. Mieszkańcy często wiedzą o tym, że jest lotnisko i kupują mieszkania, a my potem się martwimy procesami – mam na myśli lotniska. Zmienił się użytkownik, świadomie czasem wybiera on taką loka-

lizację, po to by zrobić na złość i procesować się z lotniskiem, któremu udowadnia się, że samoloty lądują i startują i, że to może przeszkadzać.

Mam dlatego cały czas negatywny stosunek do sądu. Co będzie w sądzie? Sąd będzie robił to samo, co zrobiłaby administracja czyli zleci biegłemu rzeczoznawcy ocenę. On ma ocenić – to dobrze. Jeśli ktoś się nie zgodzi to będą kolejne opinie i będzie trzech biegłych i będziemy chodzili po sądach i nie wiadomo, kiedy to się skończy. Podobnie mam negatywny stosunek do sądu, bo zdenerwowało mnie mienie zabużańskie. Gdy to poszło do sądu, to wszyscy na wschodzie mówili, że pozostawiali budynki ze złotymi klamkami, tysiące hektarów lasów a sąd to uznaje. My w administracji nigdy nie chcieliśmy się na to zgodzić, jeśli nie było czarno na białym – dokument i wtedy jest właściciel. Dziękuję bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie będę odnosił się do prezentacji, pozostaję pod wrażeniem jej profesjonalizmu i tego, co państwo chcą zrobić w przyszłości. Chciałbym zapytać jednak o pewną kwestię (która, jak wiemy, istnieje) z perspektywy osoby, która od czasu do czasu korzysta z linii lotniczych. Problem jest, ale nie funkcjonuje w przestrzeni. Nawiązuję do wypowiedzi posła Bodio. Chciałem zapytać pana dyrektora o pewien fakt. Oczywiście, upadły linie węgierskie. Pewna nieprzyjemna sytuacja zdarzyła mi się czterokrotnie, gdy latałem do Aten przez Budapeszt. Dlaczego te linie upadły, dlaczego doszło do takiej sytuacji? Cztery razy lataliśmy i cztery razy ginęły przedmioty z bagażu. Zgłaszaliśmy ten problem, również u nas, ale nigdy nie funkcjonował on w przestrzeni publicznej. Chciałbym zapytać (państwo z tym problemem na pewno się stykają i podejmują działania), czy to zjawisko w konsekwencji również nie wpływa na kondycję operatorów i portów lotniczych? Wydaje mi się, że opinia, która przylegała do lotniska w Budapeszcie mogła (nie znam tej problematyki) spowodować ten problem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Materna – bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim chciałbym podziękować za to spotkanie, bo jest bardzo interesujące. Chciałbym zapytać pana dyrektora (w kontekście ostatniej wypowiedzi mieszkańców Berlina i polityków), co sądzi pan o rozwoju Portu Lotniczego w Babimoście? Nie ukrywam, że jest on pięknie położony, jest perspektywa 7-8 lat budowy kopalni miedzi i srebra wokół Sulechowa, komunikacja jest dobra, jest tradycyjne połączenie kolejowe w Zbąszynku. Niedawno zatrudniano tam jeszcze pięć tysięcy kolejarzy, obecnie może mniej, ale intermodalny system przewozu pięknie się tam wpisuje. Czy to co mówią berlińczycy, że port w Babimoście jest inwestycją nietrafną, czy pan podziela ten pogląd i czy będzie pan coś robił z tym lotniskiem – tam, oczywiście, trzeba dobudować drugi terminal i dokonać kilku inwestycji – jaki jest pana pogląd na tę kwestię?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Czy są jeszcze pytania? Odpowiedzi zaczniemy od komercjalizacji, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

To nie jest nowe hasło. Może ono tak brzmi, bo w tej kadencji nie odbyło się żadne posiedzenie poświęcone tej tematyce. Przygotowania prowadzone są w ministerstwie – zdaje się, że jest to moment odpalenia. Może trochę przed czasem definiujemy grupy uprawnione do tych 15% – status gruntów, materiały wręcz do pakietu emisyjnego – rozpisanie fragmentów majątku. Nawiązując do może trochę niestosownego żartu, że tak dobrze to wygląda, iż strach jest komercjalizować, nie wiem czy znajduje się drugie takie lotnisko w takim statusie właścicielskim w normalnym świecie gospodarczym. Ono funkcjonuje w oparciu o specustawę od 1987 roku czyli sprzed 26 lat. Od 26 lat ta firma jest zakotwiczona na bazie specustawy i znajduje się poza Kodeksem handlowym. Przy takim obrocie handlowym w głowie się nie mieści, aby w normalnym świecie gospodarczym funkcjonował taki relikt komuny.

W związku z tym, iż świat umówił się, że będziemy funkcjonowali inaczej, to jest to wystarczający powód, aby w ogóle o tym nie dyskutować a wpakować to w reżim Kodeksu handlowego. Wszystkie lotniska w normalnym cywilizowanym świecie gospodarczym tak funkcjonują. Nie zmienia to faktu, że po komercjalizacji własność pozostanie państwowa. Nie ma powodu, aby wywoływać demony, nikt nie mówi tu o prywatyzacji. Pierwszy etap – zarząd dostałby możliwość rozmawiania z bankami jak spółka prawa handlowego, mógłby poręczać kredyty swoim majątkiem i zachowywać się na rynku finansowym normalnie jak cywilizowana firma. To jest wąska furtka do komercjalizacji, trzeba ze specustawy przejść do Kodeksu handlowego. Świat nie pobłądził, my nie wyszliśmy z mrocznego cienia starych czasów. Tak oceniam sytuację.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Kolejny dowód, że najlepiej sprawdzają się nam prowizorki.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pierwsze 26 lat najgorzej, potem z górki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Mogę tylko tyle powiedzieć, że we Francji prawie 23% przedsiębiorstw państwowych funkcjonuje na gruncie ustawy o przedsiębiorstwie państwowym. Majątek skarbu państwa we Francji, jeśli chodzi o działalność gospodarczą stanowi 24,5% całości. Niektórzy funkcjonują w formie spółek i wszystko to się sprawdza. To tylko pytanie – wygląda na to, że firma sobie radzi. Może jest odwrotnie i ustawa o przedsiębiorstwie państwowym wymaga zmiany a niekoniecznie należy od niej odejść? To dwie różne kwestie. Pan minister twierdzi, że może być tylko tak, bo tak się robi. Może być różnie – jeśli coś działa dobrze i spółka sobie radzi, przyjęte są kierunki rozwoju, zarządzają szeregiem spółek od siebie zależnych, na ogół jest tak, że jak coś działa dobrze, to się tego nie psuje. Pytanie – jeśli rzeczywiście chcemy pójść w kierunku komercjalizacji, to jest jakaś droga ku temu, ale czy trzeba łamać kołem?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Rozumiem, że jest to zapowiedź inicjatywy legislacyjnej pańskiego klubu, że pojawi się projekt ustawy o przedsiębiorstwie państwowym?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Oczekujemy odpowiedzi, że państwo ją poprzecie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pozwólcie, że spróbuję dalej prowadzić dzisiejsze posiedzenie. Powiem tak, wydaje mi się, że dobrze sobie przypomnieć te informacje. Większość z nas brała udział w dyskusji o tym podczas ubiegłej kadencji i były różne zapowiedzi, jeśli chodzi o ustawę o komercjalizacji przedsiębiorstwa – ze strony różnych klubów i przez różne osoby. Niektóre z tych osób zasiadają teraz na wysokich stanowiskach rządowych, co pamiętamy. Teraz cieszymy się z udanych inwestycji w poszczególnych miejscowościach – w Gdańsku, Poznaniu, Rzeszowie, Wrocławiu. Mówię o tych lotniskach, w których PPL miał kiedyś 100% udziałów a nie o tych, które tworzone były na innych warunkach. Cały czas udawało się przekonywać radę pracowniczą – nie wiem czy pan dyrektor podzieli moją opinię? – do decyzji, które zmieniały układ właścicielski w tych portach tym, że za chwilę wprowadzona zostanie ustawa o komercjalizacji. To był taki straszak. Część z państwa uczestniczyła w tych rozmowach.

Trudno było przekonać radę pracowniczą, aby umożliwić zmiany właścicielskie w poszczególnych portach lotniczych i doprowadzić do stworzenia podmiotu, który może skonsumować środki z Unii Europejskiej i wybudować te lotniska. To był problem. Komisje były elementem nacisku. Odbyło się posiedzenie Komisji, której gościem była rada pracownicza. Nie twierdzę, że tylko to działało, ale to był jeden z elementów nacisku. Przypuszczam (nie mówili o tym państwo), że wiele decyzji, które teraz są podejmowane dotyczy przyszłości Portu Lotniczego w Warszawie i są poprzedzone długimi

i żmudnymi dyskusjami z przedstawicielami Rady Pracowniczej. Te dyskusje są bardzo trudne, bo w tej potężnej zbiorowości również niełatwo podejmuje się decyzje. Ustawa o komercjalizacji jest nie po to, aby komuś coś zabrać, ale po to, aby stworzyć lepsze rozwiązania organizacyjne i lepiej prowadzić biznes. Myślę, że to element, który wypłynął w trakcie dyskusji i sprawą rządu jest, czy taką decyzję podejmie czy nie.

Myślę, że projekt w tej sprawie zgłoszony przez kogokolwiek innego, inne kluby parlamentarne i poselskie, nie znajdzie większościowego poparcia, bo musi być pozytywne stanowisko rządu, sprawa musi być przemyślana i trzeba znaleźć miejsce dla załogi i przedstawicieli firmy. Tylko takie rozwiązanie jest do zaakceptowania. Moim zdaniem (rozmawiałem o tym z panem dyrektorem w trakcie posiedzenia) mają państwo pomysł i to jest najważniejsze, jak stworzyć relacje osiągania dochodów nie tylko z tytułu działalności czysto lotniczej, ale również pozalotniczej. Widzieliśmy „Chopin Airport City" i to właściwe działanie. W chwili obecnej relacja jest 30-70 – 30% to działalność pozalotnicza a 70% lotnicza. Istnieją porty lotnicze, gdzie ten stosunek to 50-50. Trzeba porównywać się do lotnisk w skali takiej, jak to, które znajduje się w Warszawie. Wiadomo, że tendencja jest taka, że szukamy pieniędzy poza działalnością lotniczą. To jest dobry pomysł, należy tę inicjatywę ocenić pozytywnie, bo jesteśmy od tego, aby nie tylko szukać negatywów, ale także pozytywów.

Zawsze nurtowała mnie pewna kwestia (nie mamy na to pomysłu, myślę, że państwo mają) udziały w portach regionalnych są pewnego rodzaju lokatą kapitału. To również jest ciekawy temat, bo za chwilę ktoś powie: „a co rząd z tym zrobi?". Istnieje nacisk samorządów – trzeba to usamorządowić. Z punktu widzenia czysto biznesowego i tego, co mają państwo przed sobą (rozmawialiśmy o tym również z panem dyrektorem podczas posiedzenia) – zaraz padnie pytanie czy rząd ma pomysł na duży hub, o którym ciągle dyskutujemy z większymi lub mniejszymi przerwami. Widzimy przeróżne inwestycje w kraju, nie tylko lotniska, ale też szybką kolej i inne. Kto ma to zrobić?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo się cieszymy, że pan minister to zrobi. To jest jednak pytanie – zachowując właściwy układ właścicielski mamy inwestora. Może nim być PPL. Trzeba to tylko dobrze przygotować. Za jakiś czas inni ludzie będą tu siedzieli, może w tym samym miejscu i będą rozmawiali o tym, jak w przyszłości ma to wyglądać. To tyle. Oddaję głos.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Komercjalizacja i centralny port lotniczy – pojawiły się takie hasła. Mieliśmy 3-4 lata temu środki unijne na to, aby przeprowadzić *research* rynku „do bólu". Nigdy nie przebadaliśmy jeszcze rynku tak solidnie jak 3-4 lata temu, gdy mogliśmy sprawdzić, co się będzie na nim działo. Na polskim rynku w 2035 roku będziemy przewozili 75 mln pasażerów, w związku z tym Warszawa się zatka i będzie „kicha" – „Ratunku, coś trzeba robić!". Ministrowie mówią – „Ludzie, jest w Polsce do zrobienia taaki interes. Jak jest chętny do zakopania 3 mld euro do ziemi, bo to twarda inwestycja, tego się nie zwinie, to my wam nieba przychylimy. Chodźcie ludzie inwestować, z Azji, z Ameryki, kto umie nosić karabin, niech idzie na wojnę". Nikt nie przyszedł. Albo jest to potężne ryzyko biznesowe, że ocena natężenia potoku pasażerów, podróżnych na rynku jest tak chwiejna i podlega tylu zmianom – nie wiem, czemu to zawdzięczać – albo stopa zwrotu jest tak powolna, albo nie wiem co jeszcze. Może są inne branże, gdzie pieniądze zwracają się szybciej, w związku z tym ryzyko jest mniejsze.

Żeby było jasne – państwo oglądają budżety najjaśniejszej RP i ludzie tak długo nie żyją, aby stać było polskie państwo na zbudowanie tego ze środków budżetowych. W związku z tym 3 mld euro – tak mówię, bo zapewne będzie z tym tak jak z BBI.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Może być taniej, bo sprawniej to zbudujemy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

OK. Mamy na uwadze polską solidność – świeżo wybudowane polskie lotniska dowodzą tej tezy. W związku z tym, mówienie o tym, że chcemy być duzi, zdrowi i silni wysiadło w zderzeniu z rynkiem. Państwo nie zbudowało żadnego lotniska, państwo nie buduje. Mamy nowe inwestycje pokroju Modlina, Lublina, ale to normalne inwestycje, gdzie do stołu usiedli inwestorzy mający pieniądze i zainwestowali – nie zrobił tego budżet państwa. W żadnej z tych dwóch inwestycji nie ma państwowej złotówki. Można mówić o Modlinie, że jest 30% udziałów.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Jest 65% udziałów.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Odbyło się już posiedzenie Komisji w tej sprawie. Jak się nie ma tego, co się lubi, to się lubi, co się ma. Dlatego trzeba przygotować jak najwyższą przepustowość w Warszawie i warto otaczać to inwestycjami ogólnymi. Skoro z tego jest kasa i jesteśmy właścicielem, to oznacza, że robimy dobry interes. W tę stronę trzeba się kierować. Tylko tyle chciałem powiedzieć. Zawsze jest pokusa, gdy są środki unijne, aby je wydać – bo są. Wiele inwestycji w lotnictwie w ostatnim okresie było z tego powodu. Inwestowano środki, bo były dostępne. Zmierzam do tego, że gdyby była szansa przeprowadzenia tych badań ze środków unijnych jeszcze raz, to ja bym się nie zawahał. Jeszcze raz wydałbym te środki na to, bo – po pierwsze – to nie nasze, raptem 15% trzeba dołożyć a to ekskluzywna wiedza, która pozwala nam zrozumieć rynek. Szkoda wydawać aż tyle polskich pieniędzy, ale jeśli za milion, półtora miliona złotych a 85% dołożą goście z Brukseli, można to przygotować, to nic tylko wydawać… Może wyjdzie z rachunków, że w pierwszym roku działalności nowy centralny port lotniczy w Polsce będzie miał 20 mln pasażerów i ktoś się odważy wydawać pieniądze. Jak tak będzie, to wtedy będziemy się martwili. Nie należy oczekiwać inwestycji ze strony państwa polskiego, *no way,* nie ma takiej możliwości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, teraz głos zabierze przedstawiciel Rady Pracowniczej.

Przewodniczący Rady Pracowniczej P.P. „Porty Lotnicze" Cezary Wieński:

Cezary Wieński, przewodniczący Rady Pracowniczej. Chciałem krótko odnieść się do wystąpienia pana ministra oraz pana przewodniczącego. Można odnieść wrażenie po tych wystąpieniach, że wynik finansowy osiągany przez firmę jest wbrew silnej pozycji czynnika społecznego. Podczas tej prezentacji w żadnym momencie nie znalazłem jakiegokolwiek argumentu za tym, że jest to prawda. Może uprawniona jest odwrotna teza, że ten świetny wynik uzyskano dzięki silnemu czynnikowi społecznemu? Tylko tyle chciałem powiedzieć, dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz o odpowiedzi poprosimy pana dyrektora.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Proszę państwa, bardzo dziękuję za te pytania. Spróbuję się do nich odnieść w kolejności zadawania pytań. Pan poseł poruszył kwestię parkingu – nie do końca rozumiem, o co chodzi? Czy chodzi o nasze parkingi krótkoterminowe?

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Nie wiem, do kogo należą, ale chodzi mi o parking krótkoterminowy, ogrodzony takim czerwonym żelaznym płotem.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Chodzi o ten płot.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Jak państwo widzą za oknem trwają dość skomplikowane procedury inwestycyjne. Wiążą się one z jednym z kolejnych pytań – budujemy podziemny tunel pomiędzy stacją kolejową a nowym terminalem. Oznacza to, że skomunikowanie w chwili obecnej tego parkingu, o którym pan mówi oraz samej stacji kolejowej jest bardzo skomplikowane. Nie-

stety, nie jesteśmy w stanie zrobić tego inaczej. Są drogowskazy, ale zdaję sobie sprawę, że jest to uciążliwe. Koniec tej inwestycji jest zaplanowany na jesień przyszłego roku i od tego czasu, zapewniam pana, dostęp do parkingu będzie dużo łatwiejszy.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Teraz wystarczy jedną bramkę tam zrobić.

Poseł Andrzej Kania (PO):

Chodzi o przejście z parkingu do terminalu.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Jestem bardzo wdzięczny za te uwagi. Pracujemy w firmie usługowej i wszystkie osoby korzystające z naszych usług, czyli dziesięć milionów osób rocznie, mają na pewno swoje uwagi, że gdzieś mogłoby być trochę lepiej. Bardzo chętnie pochylę się nad pana szczegółowym projektem i na pewno wezmę go pod uwagę, jeśli to możliwe. Obecnie staramy się zorganizować tak ten ruch, aby pasażerom było jak najwygodniej, ale proszę pamiętać, że następują na lotnisku zmiany dość dynamiczne – z tygodnia na tydzień, z miesiąca na miesiąc. Droga dostępu do parkingu już jest w innym miejscu ze względu na te prace, które są prowadzone. Mam nadzieję, że nasi pasażerowie będą wyrozumiali i w momencie, w którym skończymy tę inwestycję i przywrócimy normalny porządek ruchu, również pieszego, jakoś nam wybaczą to, co działo się przez ostatnie dwa lata.

Przy okazji odniosę się do kwestii kolei. Nie potrafię odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tyle, a nie więcej osób korzysta z pociągu. Być może dostęp do stacji kolejowej i terminalu jest utrudniony a duża oferta połączeń autobusowych i bliskość miasta powodują, że inne środki transportu są bardzo konkurencyjne? Chciałbym jednak zwrócić uwagę na fakt, że ten pociąg jest zatłoczony na wysokości ulicy Marynarskiej. To nie jest pociąg, który został zbudowany tylko dla pasażerów z lotniska, ale obsługuje normalny ruch aglomeracyjny. Bardzo duże jest zainteresowanie, szczególnie pracowników osiedla biznesowego na Mokotowie, korzystaniem z tego pociągu. Wiem, że bardzo duża liczba osób wsiada i wysiada na stacji Służewiec.

Port Lotniczy Mazury – trzy, cztery lata temu podpisaliśmy w dobrej wierze z udziałem samorządu wojewódzkiego porozumienie. Miał się pojawić, czy też się pojawił prywatny inwestor, który miał zainwestować pieniądze swoje i samorządu. Z tego, co wiem, samorząd dysponuje pieniędzmi na inwestycje przeznaczone na lotnictwo. Niestety, dwa lata temu samorząd założył drugą spółkę lotniskową, która przejęła formalnie prawa do zarządzania lotniskiem w Szymanach. Przyjęliśmy to z zaskoczeniem, nic o tym wcześniej nie wiedzieliśmy. Od dwóch lat wycofujemy się z tej spółki, nasze udziały są wystawione na sprzedaż, podejmowane są procedury windykacyjne i zamierzamy się z tego wycofać, bo nie widzimy tam warunków biznesowych, ani – jak pan powiedział – warunków misyjnych do realizacji naszych celów. Zwracam również uwagę na fakt, iż na realizację tej misji nie otrzymujemy żadnych pieniędzy ze Skarbu Państwa. Gdy mamy realizować jakąś misję państwową, to państwo powinno przekazać nam na ten cel jakieś środki.

W chwili obecnej nie wiem, jak wygląda ta druga spółka. Wiem, że rozpoczęła proces inwestycyjny korzystając z pieniędzy unijnych, ale nie jesteśmy tam udziałowcem, więc nie potrafię powiedzieć. Wydaje mi się, że lotnisko w Szymanach jest w chwili obecnej w dużym dołku. Nie wydaje mi się, aby w najbliższym czasie pojawił się tam ruch lotniczy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

W tej spółce funkcjonują na raz dwa zarządy.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Tak, są tam duże problemy wewnętrzne. Tego wątku nie będę rozwijał, bo nie czuję się upoważniony. Nie będę mówił również o Zielonej Górze, gdyż jest w podobnej sytuacji, to port o niewielkim natężeniu ruchu. Jeden z panów posłów wspomniał o porcie lotniczym w Kaliningradzie. Gdyby to była część Unii Europejskiej, to prawdopodobnie miałoby to jakiś wpływ na lotnisko w Gdańsku, ze względu na odległość. Proszę jednak pamiętać, że uregulowania unijne i liberalizacja rynku lotniczego w Unii jest tak duża, że w zasadzie żadne lotnisko położone nawet blisko za granicą nie może się z tym rów-

nać. Utrudnienia byłyby związane z przekraczaniem granicy, podpisywaniem umów bilateralnych. UE taką konkurencję niweluje, nie wyobrażam sobie, aby lotnisko w Kaliningradzie było jakąkolwiek konkurencją dla lotniska w Gdańsku, w jakimś przewidywalnym modelu. Lotnisko w Gdańsku rozwija się bardzo dobrze i ma swój własny rynek. Nie wiem, na czym miałaby polegać konkurencyjność lotniska w Kaliningradzie, aby tam polecieli pasażerowie i stamtąd przyjechali do Gdańska. Trudno mi sobie to wyobrazić, ale przede wszystkim chodzi o to, że tamto lotnisko jest poza granicami Unii.

Pan poseł zapytał o Budapeszt i sytuację Malévu. Nie wiem jak delikatnie to powiedzieć, ale to zagrożenie, o którym pan wspomniał nie jest nam obce od ładnych paru lat. Analizujemy na bieżąco różne scenariusze, które mogą się z tym wiązać. To nie jest tylko kwestia Malévu w Budapeszcie, ale również Sabeny w Brukseli, Swissair w Zurychu. Było kilka takich przypadków w Europie w trakcie ostatnich lat i skończyły się one bardzo różnie. Ten najbliższy przykład Malévu jest nam bliski, dlatego że miał on 40% ruchu w Budapeszcie. Malév upadł w lutym ubiegłego roku, gdy stanowił 40% ruchu w Budapeszcie i cały rok 2012 lotnisko w Budapeszcie zamknęło spadkiem ruchu o 6%. Ma pan rację, że zostało to odbudowane przede wszystkim przez *low costy*, ale również hub w Budapeszcie był bardzo iluzoryczny. Nie przypominam sobie, aby Malév obsługiwał dalekosiężne połączenia. Tam latała chińska firma, nie wiem czy nie latał tam przez jakiś czas Korean Air, ale to nie był hub. W Warszawie mamy około 18% tranzytu – czyli niemalże 20% pasażerów się tu przesiada. Oznacza to, że jesteśmy hubem. Wydaje mi się, że nie było tego w Budapeszcie.

Oferta *low costów* jest dużo gorsza – w mojej opinii – dla pasażerów niż oferta linii sieciowej, dlatego że nie ma bezpośrednich połączeń dalekosiężnych, które są kluczowe dla rozwoju lotniska. Pan poseł mówił o ruchu a ja powiem o znaczeniu finansowym LOT oraz Eurolotu, ponieważ chyba do końca tego miesiąca traktujemy te linie wspólnie. Stanowią one łącznie 29% przychodów PPL. Według naszej opinii, może niezręcznie jest rozważać takie scenariusze, ale powinniśmy sobie poradzić w sytuacji kryzysowej, zwłaszcza, że LOT i Eurolot mają od kwietnia br. prowadzić niezależną działalność gospodarczą. Będą oferowały połączenia, dysponowały samolotami, sprzedawały bilety, oczywiście sprzedając je wspólnie, jako bilety ze wspólnym *code-share*. Wydaje mi się, że taka dywersyfikacja jest dla nas bezpieczniejsza. Nie oznacza to, oczywiście, że nie zrobimy wszystkiego co jesteśmy w stanie, aby pomóc LOT. To pokazaliśmy w prezentacji. Proszę mi wierzyć, że zarówno system zniżek jak i współpraca operacyjna z LOT to coś, co daje temu przewoźnikowi konkretne korzyści, aby to było jasne – w sposób całkowicie transparentny. Każdej linii, która będzie chciała budować hub w Warszawie zaproponujemy te same warunki. W chwili obecnej jedyną chętną do realizacji tego projektu jest LOT, w związku z czym on jest beneficjentem większości ulg i upustów. Oczywiście, cały czas analizujemy sytuację bojąc się jakiegoś kryzysowego scenariusza, ale wydaje się nam, iż nie powinno to być zdarzenie dla Polski krytyczne.

Podobnie rozumiem jak pan poseł (jeśli dobrze zrozumiałem intencję) rolę przewoźnika i lotniska jako odmienne. Trudno wyobrazić sobie stolicę państwa z 40 mln obywateli bez lotniska, a można ją sobie wyobrazić bez jakiegoś przewoźnika. Analizujemy to wszystko starając się pomagać LOT, jak tylko się da i zakładamy, że taka krytyczna sytuacja nie będzie dla nas zabójcza. Takie są nasze analizy.

Któryś z panów posłów zapytał o spadek wartości gruntu – temat, który dotyczy nas od pewnego czasu. Zgadzam się z panem posłem, że pójście do sądu jest ostatecznością. Są bardzo szczegółowe mapy, na których zaznaczony jest różny poziom hałasu. Mamy trzy strefy – Z1, Z2 i strefę całą ograniczonego użytkowania. W zależności od hałasu, jaki jest generowany przez lotnisko – cały czas monitorujemy to, mamy dziesięć stacji monitorujących, które na bieżąco wszystko sprawdzają, jesteśmy w stanie przyczepić konkretny hałas do konkretnego samolotu i tak robimy –zbudowane są bardzo dokładne mapy hałasu. Były one podstawą do ustalania obszaru ograniczonego użytkowania. W zależności od tego obszaru są albo dopuszczone (to decyzja sejmiku samorządowego, który powołał ten obszar) albo zabronione jest tam budownictwo mieszkalne, szpitalne itd. To bardzo precyzyjne mapy. Staramy się, jeśli to tylko możliwe załatwiać wszystkie roszczenia polubownie. Proszę zrozumieć nas – nie mogę zaakceptować tego, że jakaś

osoba do nas wysyła roszczenie w wysokości 38 tys. zł i my je zapłacimy, bo uważa, że spadła wartość nieruchomości. Mamy opracowania pokazujące, jaki jest wpływ lotniska na wartość nieruchomości w otoczeniu. Na tej podstawie albo akceptujemy, albo nie akceptujemy roszczenia. Jeśli nie akceptujemy, to musimy zdać się na opinię niezawisłego sądu, ponieważ nie mamy żadnych narzędzi, aby podjąć decyzję o tym, czy spadek wartości wynosi 38 tys. zł czy 57 tys. zł.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie dyrektorze, powiem w tym momencie jeszcze dwa słowa na ten temat. Z doświadczenia blisko sześciu lat stykania się z tym tematem, powiem, że 4-5 lat temu otrzymywałem mnóstwo korespondencji od skarżących się lokatorów zamieszkujących okolice lotniska. Nie wiem czy dokonała tego polityka informacyjna, że ten strumień listów wygasł. Coś zrobiliście takiego, że ci ludzie przestali się skarżyć, trywializując – do ministrów. Był cały taki nurt, organizowanie się. Coś zniknęło.

Naczelny dyrektor P.P. „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Na naszej stronie internetowej, specjalnie przygotowanej dla mieszkańców obszaru ograniczonego użytkowania, wiedzieli oni w jaki sposób mogą dochodzić swoich praw i w jakiej procedurze mają oczekiwać od nas finansowania izolacji akustycznych, pokrycia strat wartości nieruchomości lub wykupu nieruchomości (bo takie rozwiązanie również istnieje), jeśli ta nieruchomość nie może być użytkowana w żaden inny sposób. Mówiliśmy o wynajętym *call center*, we wszystkich okolicznych gminach odbyły się spotkania z mieszkańcami, wydaliśmy mnóstwo ulotek i informatorów, jak ubiegać się o swoje prawa. Być może to skanalizowało w pewien sposób te roszczenia. Na stronie internetowej dostępne są ankiety, które można wypełnić, jeśli ktoś uważa, że ze strony lotniska naruszono jakiś jego interes. To jest procedowane dokładnie, jak opisano i myślę, że działa.

Jeszcze dwie kwestie – kradzież bagażu. To wstydliwy element pracy lotniska. To nie pracownicy lotniska mają dostęp do bagażu, bo zajmują się tym niezależne spółki handlingowe. Liberalizacja w Polsce, chyba najdalej posunięta w Europie powoduje, że istnieje szesnaście spółek handlingowych obsługujących pasażerów, bagaż i samolot na lotnisku. W przypadku, gdy zagrożenie z czterech spowodowało ogromne strajki i protesty w Niemczech, my mamy ich na lotnisku aż szesnaście. Podejmujemy działania mające na celu ograniczenie tego procederu, który – niestety – od czasu do czasu się zdarza. Należy pamiętać, że to dzieje się wszędzie. W ubiegłym roku chyba na lotnisku w Amsterdamie aresztowano grupę ponad stu osób, które okradały bagaże. Ułomność ludzka niestety istnieje i bywa, że tak się dzieje. Mamy swoje procedury związane z monitoringiem i kontrolą osób wychodzących z lotniska. Kontrolujemy takie osoby. Wydaje nam się, że minimalizują one tego typu zagrożenia, choć nie da się tego wykluczyć w całości. Myślę, że żaden szef lotniska nie da państwu gwarancji, że na jego lotnisku to się nie zdarzy, bo to jest pokusa, której trudno się oprzeć. Staramy się to zwalczać. Czy miało to wpływ na bankructwo lotniska w Budapeszcie? Na pewno każda negatywna opinia w tej branży powoduje, że traci ona klientów – ziarnko do ziarnka i przebierze się miarka.

Chciałbym jeszcze odnieść się do Babimostu. Generalnie z portami lotniczymi jest tak, że muszą mieć pasażerów. Aby lotnisko mogło działać, muszą być klienci. Można ich zachęcić w pewien sposób do korzystania z lotniska, ale takie działania zawsze są bardzo ograniczone. Lotnisko w Zielonej Górze to ostatnie, które jest częścią PPL i nie jest wydzielonym podmiotem gospodarczym. Bezpośrednio nim zarządzamy. Podpisaliśmy dwa lata temu z samorządem województwa lubuskiego porozumienie, w którym zobowiązaliśmy się równolegle do wspierania tego lotniska. Mieliśmy zapewnić jego sprawność operacyjną na poziomie uzyskania certyfikatu Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Chodziło o niezbędne małe inwestycje, pełną obsadę i pokrywanie kosztów utrzymania. Strona samorządowa miała rozkręcić ruch. W chwili obecnej jesteśmy w trakcie realizacji tego porozumienia. W zależności od tego, czy okaże się to sukcesem, czy nie, będzie trzeba podjąć decyzję w sprawie tego lotniska.

Czy będzie ono mogło dalej pracować i generować straty, czy ma potencjał ruchu, czy nie? Takie decyzje trzeba podejmować racjonalnie, ale jest to konieczne. Jeśli chodzi

o wpływ wzajemny Zielonej Góry i Berlina, to mam swoją opinię na temat tego, co dzieje się w Berlinie. Nie jest ona zbyt budująca dla budujących. Proszę państwa, sam fakt, że my w zeszłym roku zbudowaliśmy siedem terminali a wielka inwestycja, na której otwarcie wysłano imienne zaproszenia na czerwiec zeszłego roku, jakoś nie może się ziścić. Wiem, że przyszły rok podawany jest jako termin jej realizacji, ale chodzą też słuchy o trzech latach opóźnienia. Myślę, że rozmawianie w chwili obecnej o potencjalnej konkurencji nowego lotniska w Berlinie, to wróżenie z fusów. Uważam, że lotniska w takim układzie jak Warszawa i Berlin ze sobą nie konkurują. Możemy sobie podbierać różnych pasażerów, ale generalnie każdy ma swój własny rynek. Nie brałbym takiego zestawienia pod uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że jesteśmy naładowani wiedzą. Bardzo serdecznie chciałbym w imieniu pań i panów posłów podziękować panu dyrektorowi i całemu zespołowi oraz wszystkim z państwa za udział, zaproszenie i przebieg tego posiedzenia Komisji. To, że są wątpliwości i różnice zdań w nie do końca rozpoznanych kwestiach, to oczywiste. Mam nadzieję, że w przyszłości będziemy mogli wspólnie pracować i wspierać państwa działania a na pewno im nie przeszkadzać. Wszystkiego najlepszego i dziękuję.